

ROMA - ANNO II N. 18 - 4 MAGGIO 1940 - XVIII
EDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA

ESERCITO ITALIANO:
SERVIZIO DI COMUNICAZIONI

UNA
LIRA

TUMMINELLI E C. - EDITORI



Un mazzo di fiori di lavanda in ogni goccia

Con l'Acqua di Lavanda Coty, voi portate nella vostra casa la gentile soavità dei fiori di lavanda fioriti sulle Alpi.

Più fresca e più odorosa, l'Acqua di Lavanda Coty è diversa da ogni altra. Ne bastano poche gocce per dare alla vostra persona un senso di freschezza e un fine profumo che dura a lungo, soave e gradito.

ACQUA DI LAVANDA

COTY

diversa da ogni altra

S. A. I. COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

ANNO II N. 18 - 4 MAGGIO 1940 - XVIII

CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

ABBONAMENTI

| | |
|--|--------|
| Abbonamento annuale: Italia e Colonie | L. 45 |
| Abbonamento semestr.: Italia e Colonie | L. 24 |
| Abbonamento annuale: Estero | L. 130 |
| Abbonamento semestr.: Estero | L. 70 |

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE UNA

TUMMINELLI E C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

ASPIRINA



LA PICCOLA
COMPRESSA DAL
GRANDE EFFETTO



SMOKO

DENTIFRICIO PER FUMATORI
UNICO AL MONDO
EVITA L'INGIALLIMENTO DEI DENTI PRODOTTO DALLA NICOTINA

MOVADO

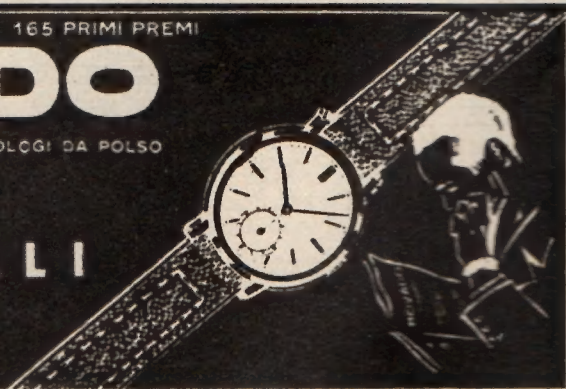
MODELLO EXTRA PLAT. IDEALE DEGLI OROLOGI DA POLSO

IN VENDITA PRESSO
E. CARABELLI

OROLOGERIE FINISSIME

CORSO VITTORIO EMANUELE 37 b
Palazzo del Toro Galleria Ciarpaglini

MILANO





I luoghi della guerra: una veduta del fiordo di Oslo, (Publifoto)

STRATEGIA DI STRADE

Il presupposto delle operazioni impegnate dagli alleati in Norvegia allo scopo di arrestare, in un primo tempo, l'occupazione germanica, per aver ragione, in un secondo tempo, dei reparti singoli, era quello di un isolamento completo della Norvegia, ottenuto con una riaffermazione del dominio del mare. Si hanno, a questo proposito, alcune precisazioni, e cioè appare che il collocamento di mine, che nella situazione avrebbe dovuto giocare una parte preponderante, doveva essere stato preparato in anticipo, come rappresaglia ad una iniziativa tedesca, tanto esso venne compiuto con rapidità e precisione. Di quello che gli anglo-francesi volevano ottenere ha accennato il redattore speciale marittimo, ma dovrebbe valere, a determinare i risultati che gli alleati se ne attendevano, l'espressione di un loro critico militare il quale, dopo aver rilevato che unità di superficie, sottomarini e velivoli cooperano a tagliare la rotta, alle navi avversarie, afferma: «dopo che immensi campi di mine sono stati disposti nello Skagerrak e a sbarramento dell'entrata del Kattegat, in seguito ad iniziative rimaste segrete, un altro sbarramento di mine è stato disposto nel Baltico, in maniera tale che la flotta tedesca è presa nel Kattegat come in una trappola». Se tutto questo dispositivo avesse agito come nelle speranze dei teorici, in Norvegia avrebbe dovuto accadere che, gradualmente, i reparti germanici sbarcati avrebbero consumato le loro munizioni fino a rendersi inoffensivi o quasi e, demoralizzati dalla ostilità del paese, avrebbero finito per rendere le armi.

Nella pratica, le cose — a dimostrare che non sempre i fatti militari si conformano alle teorie e che l'elemento iniziativa costituisce sempre l'incognita dalla quale risultano le virtù del condottiero — non si sono svolte secondo queste previsioni. Gli alleati, nella loro azione offensiva si sono trovati di fronte a parecchie difficoltà:

1) *Difficoltà degli sbarchi.* Essa era determinata dal fatto stesso che i tedeschi avevano fulmineamente, e con chiara visione della situazione, occupato tutti quei fiordi che costituiscono anche utili porti di approdo e che — come si è accennato nel numero passato — sono anche capolinea di comunicazioni rotabili e ferroviarie. Gli alleati si sono dunque dovuti trovare di fronte alle difficoltà tecniche di uno sbarco in località poco favorevoli ed hanno dovuto superare le varie fasi di operazioni che, assai facili quando si dispone di un molo più o meno attrezzato, diventano difficili e delicate quando, invece, vengono compiute in acque libere e per di più infide. In tal caso, bisogna superare tre fasi di operazioni: nella prima, deboli elementi, appoggiati da carri e mezzi leggeri, prendono piede sul territorio per occuparvi quei punti del terreno dai quali il nemico potrebbe molestare lo sbarco di più grossi contingenti. Per tali operazioni, specialmente, i tedeschi hanno studiato ed attuato un equipaggiamento conveniente. Essi si servono di barche di gomma, leggerissime ed inaffondabili, condotte a remo o a motore, che presentano il vantaggio di una pescagione minima e che possono, quindi, raggiungere qualunque spiaggia; ma, accanto a queste barche, dispongono di altre, che fanno da piattaforma a cannoni o mitragliatrici e talvolta a carri armati, per modo che a protezione dei gruppi di sbarco, dispongono già, dal mare, oltre che della massa di fuoco delle navi, di una massa di fuoco di accompagnamento, che dà sicurezza alla truppa appena sbarcata. Soprattutto i carri possono stabilire, con la loro massa di acciaio, uno schermo di utile difesa, fino allo scavo di una profonda trincea. Nella seconda fase, è appunto il grosso che sbarca, con un maggior corredo di carri e di artiglieria leggera, per costituire una testa di ponte, la più profonda possibile, ed anche la meglio fortificata, poiché

soltanto quando si abbia una notevole sicurezza a terra si può attuare la terza fase delle operazioni, e cioè lo sbarco delle armi, dei materiali, della sussistenza.

2) *Difficoltà del terreno.* Costretti a prender piede lungi dalle principali linee di comunicazione e senza disporre di attrezzatura portuale, i contingenti che gli alleati hanno sbarcato, sono stati di necessità, non numerosi e nemmeno forniti di grandi mezzi, tanto più che le operazioni di sbarco sono state di continuo disturbate dalle incursioni di aerei nemici, che procedevano a bombardamenti e mitragliamenti. Talvolta, le unità da guerra, sotto la minaccia, si son dovute allontanare e, certo, le azioni di sbarco sono seguite con una lentezza resa più evidente dal contrasto con il quale erano stati effettuati gli sbarchi tedeschi sulle banchine dei meglio attrezzati porti della Norvegia. Compiuto, comunque, lo sbarco — così come affermano i comunicati dell'Ammiragliato inglese, «senza la perdita di una unità o di un solo uomo» — era, precisamente, l'eccentricità delle teste di ponte in rapporto alle principali direttrici stradali che creava una nuova specie di ostacolo.

L'occupazione germanica, essendosi frazionata fra Narvik, Trondhjem, Bergen, Stavanger, Kristiansand e finalmente Oslo, ha per ciò stesso diviso il territorio in una serie di teatri minori d'operazione. Oslo che, come si è detto, posa all'estremità di un fiordo molto profondo, viene come a trovarsi in un bacino, verso il quale convergono i vari fiumi che sgorgano dal massiccio più meridionale delle alpi scandinave, e sembrano aprirsi a ventaglio, a sud della depressione di Trondhjem. Nel loro corso, aprono comunicazioni con la costa, in mezzo alle quali sta Oslo, come una specie di regina delle strade norvegesi, per modo che, in definitiva, due punti estremi, quali sono Oslo alla punta meridionale della Norvegia verso



IN NORVEGIA - LUOGHI DI COMBATTIMENTO E INIZIATIVE DEI BELLIGERANTI LUNGO LE MAGGIORI DIRETTRICI STRADALI

oriente e Trondhjem sulla costa occidentale, si trovano ad essere allacciati e, se considerati nei loro rapporti strategici, interdipendenti.

Vedremo in seguito come tale interdipendenza giochi nelle attuali circostanze, ma fin da ora possiamo dire che, proprio le strade che si dirigono verso la regione di Trondhjem, seguendo in direzione da sud a nord le vallate del Glommen e del suo affluente di destra il Vormen, sono le più importanti. Esse percorrono rispettivamente la vallata dell'Osterdal e l'altra del Gudbrandsdal. Una ferrovia e una strada camionabile si affiancano, collegando la capitale a Trondhjem. Una ferrovia e una strada si distaccano, poi, verso ovest, a Dombas, per raggiungere Andalsnes, divenuta ormai celebre, e che un tempo era conosciuta soltanto come località balneare, prossima all'altra cittadina di Molde, famosa in tutta la Norvegia per le sue fioriture estive. Ed è tutto quel che si può dire circa le comunicazioni fra la città del Mare del Nord e l'altra dello Skagerrak, quando non si voglia aggiungere che Trondhjem è anch'essa centro di una rete stradale di circa 500 chilometri, che segue uno sviluppo parallelo alla costa, ed è una delle meglio tenuta del paese.

Si spiega come i tedeschi, impadronitisi di Oslo, abbiano subito pensato a spingersi verso nord, nelle vallate di Osterdal e di Gudbrandsdal, travolgendo le scarse resistenze norvegesi, proprio per essere padroni delle due ferrovie e delle due camionabili verso Trondhjem e verso Andalsnes, prima che gli alleati giungessero a rinforzare i difensori locali, e diventassero a loro volta padroni del sistema delle comunicazioni dopo aver dovuto lottare con l'ostacolo di un aspro ed inospite terreno.

3) *Difficoltà di armamento.* E' stato pubblicato che le truppe, che i franco-inglesi hanno sbarcato in Norvegia, sono munite di un equipaggiamento studiato da specialisti, e che dovrebbe essere il più razionale ed il più perfetto possibile. Ma non è con l'equipaggiamento che si vince la guerra, tanto più quando si tratta di sloggiare dalle proprie posizioni un avversario che vi si è installato con la più decisa volontà di resistere ad ogni costo, e che è anche perfettamente attrezzato per questa resistenza.

Grandi unità moderne abbisognano di un materiale numeroso e potente, e di abbondanti riserve di munizioni e di viveri, quali certamente non possono sbarcarsi su scali di fortuna ed avviarsi per sentieri di montagna. Occorrerebbe, quindi, ai franco-inglesi disporre di una o più basi largamente approvvigionate, quali possono essere offerte soltanto da un porto attrezzato e sicuro. Naturalmente quello che invita maggiormente è Trondhjem, e si comprende lo sforzo che gli alleati conducono per impadronirsene. Senonché i tedeschi hanno prevenuto le loro mosse, estendendo l'occupazione fino alla estremità del fiordo, e cioè a Stenkiar, in tal modo assicurandosi maggiore facilità di movimenti, e, d'altra parte, tagliando con questa conquista, la strada a quella colonna alleata che, da Namsos, si spingeva verso Trondhjem. Essa risulta arrestata proprio a metà strada, ma la sorpresa di queste operazioni è stata precisamente la larga disponibilità di uomini e di mezzi, da parte dei tedeschi, in quanto risulta che nuovi sbarchi abbiano potuto effettuarsi a Trondhjem, in modo da dare alla località una più valida difesa, mentre l'avanzata da Oslo sulle direttrici stradali di colonne celeri portava una nuova minaccia a tergo delle stesse truppe franco-inglesi, dirette ad isolare la città.

Proprio questo episodio dimostra che le speranze riposte in un isolamento della Norvegia sono andate in gran parte fallite. Non si ha,

come si sperava, un logoramento tutto a danno dei tedeschi, poiché questi sono in grado di aumentare gradualmente i loro contingenti, le difficoltà che potranno incontrare sul mare sorvegliato compensandosi con quelle che trovano gli alleati nel non disporre ancora di una veramente utile base navale.

Gli avvenimenti di questi ultimi giorni hanno dimostrato che l'isolamento completo, per via marittima, è del tutto teorico. Nella pratica, i violatori di blocco esisteranno sempre, e la Germania è favorita dalla prossimità delle coste danesi a quelle norvegesi. Inoltre, come si è già più volte accennato, i tedeschi hanno ricorso su larga scala alle comunicazioni per via aerea, e, se dispongono di bombardieri che lanciano contro le unità da guerra britanniche bombe ad alto potenziale esplosivo, si servono egualmente di grandi apparecchi commerciali per trasporto di armi e truppe.

Non è, dunque, il programma intravisto e sperato dagli alleati, ma quello imposto dalla Germania che sembra dominare gli eventi in Norvegia. Siamo ad una guerra dura fra contingenti di truppe che, almeno per lungo tempo, cioè fin quando gli inglesi non riusciranno a modificare in qualche modo la situazione con assicurarsi un libero passaggio, si equivarranno numericamente, ed anche come armamento. Ma i tedeschi hanno dalla loro la possibilità che, più tempo passa, e più si riduce la resistenza norvegese sulla quale gli alleati facevano, e fanno ancora, indubbio assegnamento. Un successo fulmineo dei franco-inglesi avrebbe potuto sorprendere isolati i vari presidi che i tedeschi hanno stabilito inizialmente nei principali porti. Il passaggio del tempo ha dato, invece, loro modo di estendere questa occupazione, diventando, almeno fino ad un certo punto, padroni della rete stradale di comunicazione, e quindi paralizzando, in certo senso, i movimenti dei nuovi occupanti.

Frattanto la lotta si svolge, si potrebbe dire, in forma paradossale, poiché in una visione di insieme delle operazioni risulta che i tedeschi han saputo far valere l'occupazione di Oslo in funzione di difesa di Trondhjem, proprio quando gli anglo-francesi pensavano di far valere l'isolamento di Trondhjem come



I mezzi della guerra: L'equipaggiamento arctico di un soldato inglese. (Publifoto)



Le barche di gomma di cui si servono i tedeschi. (Foto R.D.V.)



L'avanzata dei tedeschi in Danimarca - Carri armati ed automobili ad un incrocio stradale. (Foto R.D.V.)

prima fase di una minaccia su Oslo. E qui si vede come abbia giocato la rete stradale cui accennavamo prima. Lo sbarco degli alleati a Aardal, se ha portato per via d'acqua i loro contingenti molto profondamente dentro il territorio norvegese, non è riuscito a dar sviluppo ad una occupazione né verso Bergen, né verso Trondhjem e nemmeno verso Oslo, mancando in quel punto comunicazioni stradali adatte. Occupata invece Andalsnes nel fiordo di Molde, gli anglo-francesi si sono buttati su Dombaas, da cui la ferrovia risale, con un tratto, verso Trondhjem e, con l'altro, discende verso Lillehammer ed Oslo. Ma dalla loro zona di occupazione intorno ad Oslo i tedeschi hanno staccato delle colonne motorizzate che, da una parte, sono risalite oltre Elverum e Rena fino a Roros, e cioè hanno percorsa la vallata dell'Osterdal (fiume Glommen), e, dall'altra, partendo da Lillehammer, han cercato di spingersi fino a Dombaas, seguendo la vallata di Gudbrandsdal (fiume Vorma-Lago Mjosa). Il possesso di Dombaas potrebbe segnare uno scontro decisivo, perché Dombaas costituisce un posto importante di irradiazione verso Andalsnes, verso Trondhjem, verso Lillehammer, e si tratterà anche di vedere quale capacità offensiva avrà la colonna anglo-francese discendente da Namsos, la quale, per ora, si trova sbarrato il passo a Stenkjar.

Più che per la conquista di città, la lotta si caratterizza per la conquista di strade: si cerca di paralizzare l'avversario ricidendogli i nervi e, attraverso questi, attingendone i centri. Avviene quindi che si imperni sul movimento di colonne in una visione strategica che inopinatamente avvicina e rende solidali, nella difesa e nella offesa, i luoghi più imprevisi o lontani.

NEMO

IL IV "LIBRO BIANCO" GERMANICO

Una documentazione impressionante. La neutralità della Svezia. La Germania e gli scambi balcanici. Misure prudenziali della Svizzera e del Belgio.

Il Reich ha voluto dare la più solenne pubblicità al suo quarto *Libro Bianco* sugli accordi fra Londra e Oslo a documentazione esauriente della «premeditazione» inglese di invadere la Norvegia. Alla presenza delle principali autorità tedesche politiche e militari, il Ministro degli Esteri in persona, von Ribbentrop, ha illustrato al corpo diplomatico e ai rappresentanti della stampa estera, appositamente convocati alla Cancelleria nelle prime ore del pomeriggio del 27 aprile, la raccolta documentaria, che ha voluto essere in pari tempo un formale testo di accusa contro gli Alleati e un monito ai superstiti Stati neutrali.

Il materiale al *Libro Bianco* è stato offerto dai documenti trovati dai tedeschi ad Oslo e dai piani di operazioni rinvenuti fra le carte dei prigionieri britannici catturati nel territorio di Lillehammer. L'insieme della documentazione sta a dimostrare che le Potenze occidentali, avendo constatato come un attacco diretto contro le linee di fortificazioni permanen-

ti non fosse neppure pensabile, già da tempo si erano date al tentativo disperato di stringere il cerchio attorno alla Germania, estendendo la guerra ad altri Stati, e ponendo in atto, a tale scopo, ogni mezzo a loro disposizione. La guerra russo-finlandese sembrò offrire agli Alleati un eccellente pretesto per un intervento militare, che, apparentemente diretto ad aiutare la Finlandia, avrebbe dovuto consentire alle Potenze occidentali un passaggio attraverso la Norvegia e la Svezia. Un corpo di spedizione inglese e francese fu segretamente organizzato, ma la conclusione della pace russo-finlandese sembrò togliere alle Potenze occidentali l'occasione di intervenire nel nord. Non per questo esse rinunciarono al proposito di estendere per altre vie il campo della guerra.

Nelle settimane precedenti all'intervento germanico in Scandinavia uno sbarco britannico fu minutamente preparato. L'esecuzione della spedizione era già incominciata il giorno 6 aprile. In quel giorno l'ottavo battaglione britannico di fanteria era stato imbarcato sull'incrociatore *Glasgow*, che aveva immediatamente salpato verso Stavanger. Il divisato sbarco era stato accuratamente preparato dagli agenti dello spionaggio alleato a Narvik, dove sono state trovate numerose copie di lettere e di telegrammi del locale console inglese. Il Governo norvegese era a piena conoscenza di un



Con le truppe germaniche in Norvegia: ufficiali norvegesi sorpresi dagli avvenimenti rinunciano ad una inutile resistenza. (Publifoto)

simile piano, e a differenza della Svezia, rimasta scrupolosamente estranea, si era preventivamente dichiarato d'accordo con le Potenze occidentali. Qualora la Germania avesse ritardato solo di poche ore, essa non sarebbe più riuscita a prevenire l'azione dell'Inghilterra. Per questo, il Fuehrer dava ordine alla flotta di intervenire immediatamente. L'azione della Germania, iniziata all'alba del 9 aprile, avveniva proprio nel momento in cui gli Alleati avrebbero dovuto sbarcare le loro truppe sulle coste norvegesi. La posa delle mine, annunciata l'8 aprile, che avrebbe dovuto chiudere il transito alle navi tedesche, in realtà avrebbe dovuto proteggere l'intervento della flotta alleata e il passaggio del corpo di spedizione il giorno seguente. L'8 aprile, le truppe inglesi si erano già poste in viaggio in direzione di Narvik, di Bergen, di Stavanger. Ma nello stesso momento le forze navali tedesche salpavano verso il Nord, e quando gli inglesi ne ebbero notizia non furono più in tempo per ritirare i loro trasporti.

La solenne adunata diplomatica del 27 e la presentazione ufficiale del quarto *Libro Bianco* germanico, hanno destato dovunque enorme impressione. Ma l'impressione è stata particolarmente forte in Svezia. La posizione della Svezia è di una singolarità rischiosissima: tutti i mari che la bagnano e tutte le terre che la circondano sono campi di guerra o strade di guerra. Già nel corso del conflitto finno-sovietico, la Svezia aveva chiaramente formulato il suo proposito di mantenersi al di fuori. Ora, di fronte alla lotta in Norvegia, che ha per la Svezia ripercussioni militari ed economico-politiche così vaste, Stoccolma ribadisce la sua ferma risoluzione di difendere vigorosamente la propria neutralità da qualsiasi minaccia. L'esplicito riconoscimento dell'onestà del Governo svedese, apertamente espresso nel *Libro Bianco* germanico, non poteva non produrre in Svezia un sentimento di universale sollievo. Un solo concetto domina e guida lo spirito pubblico del Paese: neutralità assoluta, da difendere anche con le armi. E' per fedeltà a questa linea di

condotta, che l'autorità di polizia di Stoccolma ha ordinato il sequestro di quelle « notizie dalla Gran Bretagna », pubblicate in lingua svedese a Stoccolma a cura della Legazione d'Inghilterra e distribuite gratuitamente in tutto il Paese, la cui opera perturbatrice e subornatrice espose la politica del Governo a pericoli non desiderati.

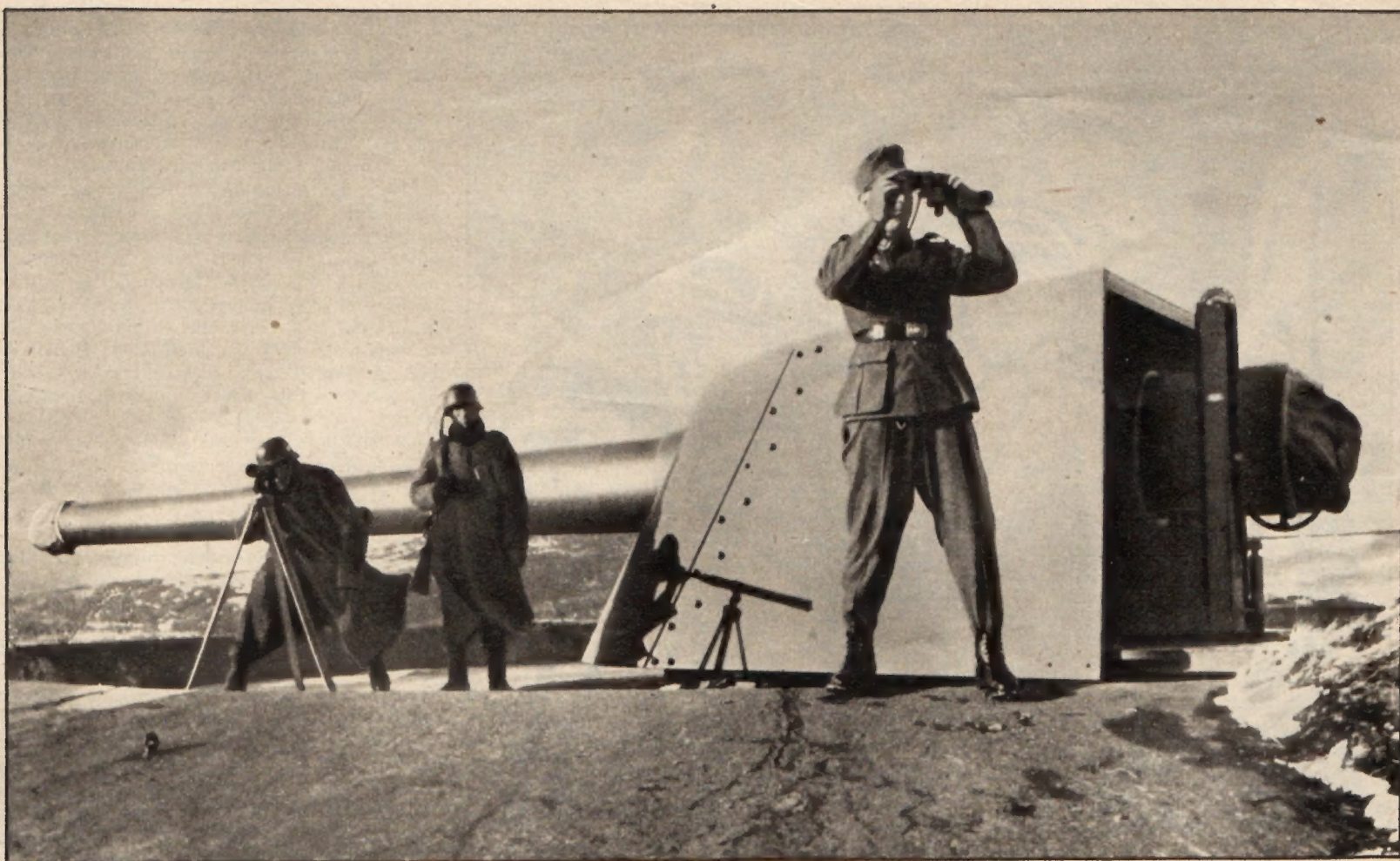
La nona Sessione del Consiglio Supremo alleato, adunatasi sabato 27 aprile, a soli quattro giorni di distanza dalla ottava, ha considerato, secondo le parole stesse del comunicato ufficiale, « le varie situazioni che potrebbero verificarsi nel prossimo futuro, prendendo nota delle misure progettate per fronteggiare tali situazioni ». Non c'è bisogno di una complicata esegesi per individuare l'orientamento di tali misure e l'ubicazione di tali nuove situazioni, quando la stampa alleata non fa mistero del proposito di precedere i tedeschi nel giungere ai più importanti bacini minerari svedesi, specialmente a quelli di Kiruna, e quando l'ex Ministro della Guerra britannico Belisha consiglia pubblicamente di riunire senz'altro, fra il fiordo di Narvik e la frontiera svedese, un armamento schiacciante per piombare sulle miniere prima che la Germania abbia tempo di mettersi in moto. Il conflitto rivela sempre più il suo volto genuino, quale competizione di blocco e antiblocco, competizione sempre più serrata e sempre più complessa.

All'indomani della convocazione a Londra dei rappresentanti del Regno Unito nei Balcani e della costituzione di quell'Ente finanziario, che, sussidiato dal Governo britannico, dovrebbe manovrare per l'accaparramento delle risorse balcaniche, il dott. Clodius può annunciare da Bucarest la conclusione dei negoziati romeno-tedeschi, che duravano da circa un mese per il regolamento delle relazioni economiche fra la Romania e la Germania. I negoziati sono stati conclusi con reciproca soddisfazione e hanno approdato ad una serie di accordi, che disciplinano lo svolgimento del traffico delle merci fra i due Paesi, adottando una serie di misure mediante le quali verrà fa-

cilitata l'applicazione delle convenzioni anteriori. La Germania rappresenta il miglior cliente della Romania, la struttura economica dei due Paesi rivela una perfetta complementarità. Il traffico, pertanto, non ha ragione di obbedire ad altri fattori e ad altre considerazioni che non siano quelle del ritmo normale degli scambi. Lo stesso si può dire di tutti gli altri Paesi danubiani e balcanici. Non c'è che da guardare le statistiche per convincersi di questa invulnerabile situazione di fatto. Nelle importazioni dell'Ungheria, la Germania figura nella misura del 48%; in quelle della Romania, nella misura del 49%; in quelle della Bulgaria, nella misura del 57%; in quelle della Jugoslavia, nella misura del 47%. E, viceversa, la Germania assorbe il 50% delle esportazioni ungheresi, il 52% delle rumene, il 65% delle bulgare e il 32% delle jugoslave. Quale Ente economico artificiosamente creato, eccentrico, sulle rive del Tamigi, potrà sconvolgere questi naturali rapporti di scambi?

Caso mai, la logica degli scambi porta i Paesi balcanici a straniarsi sempre più dal blocco economico delle Potenze occidentali, di cui Inghilterra e Francia hanno recentemente minacciato l'inasprimento, ed a cercare sempre di più, verso oriente, quelle materie prime, quali gli oli e il cotone, che l'Inghilterra o non fornisce più o fornisce soltanto a determinate condizioni. Non è qui la ragione, unica e sufficiente, delle trattative economiche fra la Jugoslavia e la Russia sovietica? E non è qui anche la ragione di quegli accordi, pure recenti, fra gli Stati rivieraschi del Danubio, Jugoslavia, Romania, Bulgaria e Ungheria, per una concorde azione di polizia fluviale? Per rendere questa polizia più salda e più normale il Governo ungherese ha proposto (26 aprile) agli altri tre Governi di associare la Germania alla comune loro azione. La proposta è ispirata innanzi tutto dal desiderio di impedire qualsiasi rischio, di prevenire, alla luce di recentissimi oscuri incidenti, qualsiasi atto di sabotaggio; e, in secondo luogo, dal riconoscimento che la Germania è la maggiore interessata al traffico danubiano ed è in grado di contribuire con mezzi eccezionali alla sua indispensabile sorveglianza. La Germania e l'Italia hanno dichiarato la loro volontà di evitare qualsiasi incidente nel sud-est europeo, ma non mancano i facinorosi che tentano di insidiarne la tranquillità. La prova si ha in quei manifestini antitaliani e antitedeschi di Lubiana, che hanno imposto ai consoli d'Italia e del Reich un energico passo di protesta presso il Bano.

Le recenti esperienze hanno messo i neutrali in allarme. E corrono ai ripari. Un recente comunicato del Consiglio Federale e del Comandante dell'esercito in Svizzera prevede una « mobilitazione in caso di attacco di sorpresa in virtù della quale, non appena combattimenti abbiano luogo alla frontiera o all'interno del Paese, ogni cittadino soggetto a obblighi militari è sottoposto alle leggi e agli usi della guerra » anche prima di raggiungere la propria sede di mobilitazione. In tal caso ogni soldato dovrà agire di propria iniziativa con la più grande energia « contro eventuali paracadutisti, contro una sopravveniente fanteria aerea e contro i sabotatori ». In tale comunicato è previsto pure che la radio annunci notizie che mettano in dubbio la volontà di resistenza del Consiglio Federale. E avverte fin d'ora in anticipo che tali notizie dovranno essere considerate come menzogne. Parallelamente il Primo Ministro belga, in una Conferenza sulla situazione del Paese, ha annunciato misure severissime contro gli stranieri sospetti ed ha assicurato il pubblico inquieto che « la sorveglianza dei centri di comando e dei principali organi di trasmissione è perfettamente garantita ».



A guardia del fiord di Trondhjem. Pezzi da costa della difesa norvegese passati ai germanici. (Foto R. D. V.)

L'ATTUALE FASE DELLE OPERAZIONI TERRESTRI IN NORVEGIA

Un semplice sguardo alla situazione ch'era venuta a determinarsi sulla costa occidentale norvegese, in seguito agli sbarchi effettuati in più punti da truppe franco-inglesi, era sufficiente per vedere quanto strana essa fosse, e quasi paradossale.

Infatti, tra il 61° parallelo ed il 64°,30' di latitudine nord, le basi degli alleati si trovavano intercalate, ad intervalli quasi eguali, tra quelle, già saldamente occupate ed afforzate dai Tedeschi; al Sogne-fiord, situato approssimativamente sul 61° parallelo, v'erano gli Inglesi; ad Aalesund, una cinquantina di chilometri più a nord-est, i Tedeschi; Mòlde e, più all'interno, Andalsnes, nel fiord di Romsdals, erano in mano degli Inglesi; salendo, quindi, ancora verso nord-est, trovavamo Christiansund e Trondhjem in mano tedesca; ed infine si incontravano ancora gli Inglesi, nella loro base di Namsos.

Una situazione, questa, che poteva esser resa possibile soltanto dalle particolari condizioni geografiche ed orografiche della Norvegia e dalla configurazione della fascia costiera, angusta, tortuosa, interrotta da profonde e rocciose anfrattuosità ed eccezionalmente povera di strade adatte alla circolazione di mezzi motorizzati; così che i vari settori operativi potevano esser considerati come altrettanti compartimenti stagni, appena o per nulla collegati tra loro.

Di ciò si è detto nelle pagine che precedono, come pure della necessità degli Alleati di assicurarsi una base ampia e sicura, quale, migliore fra tutte, avrebbe potuto essere Trondhjem. La conquista di questa zona avrebbe

risolto ogni difficoltà ma essa è stata impedita dalla pronta reazione germanica che, prevedendo e prevenendo il piano degli Alleati, spingeva da Oslo le proprie colonne mobili a paralizzare i movimenti dei franco-inglesi, liberando Trondhjem e portando una minaccia alle loro spalle. Ecco con maggior dettaglio che non si sia già accennato, il corso delle operazioni.

Colte le intenzioni avversarie di circondare Trondhjem, creando in pari tempo ad Andalsnes uno sbarramento a truppe di soccorso germaniche provenienti da Oslo, mentre l'aviazione tedesca faceva oggetto di continui nutriti bombardamenti le basi di sbarco alleate, e specialmente quella di Namsos, distruggendone o sconvolgendo le opere portuali, il presidio di Trondhjem si disponeva alla parata, schierandosi sulle forti posizioni di Steinkjar-Lavangen, a nord-est della città; e lo scontro svoltosi su quelle alture con le forze franco-inglesi e con elementi norvegesi, si chiudeva in netto svantaggio per gli alleati, ch'erano costretti a ripiegare, lasciando in mano dei Tedeschi l'importante località di Steinkjar, la quale blocca la ferrovia e la strada da Namsos a Trondhjem, attraverso Grong. Nè sembra che in questo settore gli alleati siano riusciti più a riprendere l'iniziativa.

Ma in pari tempo a Lillehammer, appunto, si verificava l'altro importante scontro della prima fase di ostilità e fu anch'esso sfavorevole agli alleati. La diga ch'essi tentavano di opporre all'ulteriore avanzata tedesca verso la Norvegia centrale, veniva travolta in pieno, e

le truppe alleate erano costrette a ripiegare verso Dombas.

Rimaneva la possibilità di tentare la manovra aggirante su Trondhjem prima che facessero sentire la loro azione le truppe germaniche avanzanti dal sud; ma il progettato accerchiamento, fallito a nord per l'insuccesso di Steinkjar sembra che non si sia potuto tentare neppure da sud, perchè alle truppe di Romsdals sarebbe venuto a mancare il concorso di altri reparti, che sarebbero dovuti sbarcare nel fiord di Romsdals, e che non poterono farlo, essendo stato il convoglio attaccato in alto mare.

In definitiva, quindi, le truppe anglo-francesi, invece di accerchiare Trondhjem e di raggiungere così, l'obiettivo principale della loro azione, si erano dovute arrestare, nella regione nord ad un centinaio di chilometri di distanza da Trondhjem, ed in quella sud, a sessanta chilometri circa dalla città con i fianchi scoperti tanto sulla destra, quanto sulla sinistra; in una posizione, quindi, assai precaria.

Per parare, allora in qualche modo, a questa situazione il Comando alleato fece occupare la località di Støren, stazione ferroviaria terminale di un braccio ferroviario trasversale, che, partendo da Dombas allaccia le due ferrovie per Andalsnes e per Trondhjem. Unico reale successo alleato, in questa fase operativa.

Il Comando tedesco, frattanto, faceva accelerare al massimo i tempi di marcia alle truppe che, irradiatesi da Oslo, procedevano nelle va-

rie direzioni: nord-ovest, nord e nord-est. Nella prima direzione, si trattava di collegarsi con il contingente sbarcato a Bergen; scopo molto disagiata a raggiungersi, data la zona montagnosa ed impervia che è interposta fra le due maggiori città della Norvegia meridionale. In questa zona, le ultime notizie parlano di accaniti combattimenti nella regione di Voss, e cioè a poche decine di chilometri ad est di Bergen; combattimenti impegnati da elementi norvegesi, i quali hanno opposto a quel che pare una resistenza vigorosa all'avanzata tedesca.

Senonché una maggiore minaccia si profilava lungo le due vallate di Osterdal (fiume Glommen) e di Gudbrandsdal (fiume Vorma, lago Miosa).

Bruciando infatti, le tappe lungo il fondo incassato e selvaggio del Glommen e comprendo, nella sola giornata del 25 aprile, oltre 100 chilometri, una forte colonna motorizzata, e corazzata tedesca è giunta, inattesa, a Røros a poche decine di chilometri da Støren, estremo punto occidentale occupato dagli alleati. A Røros era predisposta una resistenza alleata, tanto che, in un primo tempo, i Tedeschi dovettero rinunciare all'occupazione materiale della città ma poco più tardi poterono annunciare di esserne venuti in possesso, e di averla anche oltrepassata.

Ma ecco che una nuova minaccia è stata pronunciata contro le posizioni alleate, il giorno 27, sempre dall'Osterdal. Dalla località di Tinsset, sita in quella valle, a non grande distanza da Røros parte una strada secondaria che, scavalcando il passo di Kvikne, ad oltre mille metri, giunge ad Ulsberg, sulla ferrovia per Trondhjem, congiungendo così le due grandi

linee di comunicazione dell'Osterdal e del Gudbrandsdal. Ulsberg si trova a 75 chilometri circa a nord-est di Røros ed a 45 a sud di Støren. Ebbene con mossa audacissima, il generale von Falkenhorst ha avviato una colonna motorizzata su per questa strada di montagna, col compito di raggiungere rapidamente il passo di Kvikne, superarlo e scendere su Ulsberg. Quando si pensi all'altitudine di quel passo, all'estrema angustia della strada che lo scavalca, ed al fatto che esso si trova sul 62° parallelo si può facilmente immaginare quali e quante difficoltà avrà dovuto superare la colonna tedesca. Si era parlato, in un primo momento, di una forte resistenza opposta da forze alleate nella zona di Kvikne, ma la sera del 30 aprile è stato ufficialmente annunciato che sul mezzogiorno la testa di quella colonna ha preso contatto con elementi germanici provenienti da Trondhjem, realizzando così il materiale congiungimento tra Oslo e Trondhjem. Anche l'altra colonna, che avanzava nell'Osterdal, e che in questi ultimi giorni aveva marciato, in una zona difficilissima di montagna, ad una velocità media di circa sessanta chilometri quotidiani, facilmente infrangendo le superstiti resistenze norvegesi, ha condotto a termine, con una rapidità di molto superiore al previsto, il compito assegnatole.

Da Alvdal essa si è divisa in due rami: l'uno che ha proseguito su Hierkinn, per la valle del Folla; l'altro, ingolfandosi nella stretta valle del Gulda, per Røross e Tyvöll, si va accostando, anch'esso, rapidamente alla zona degli avamposti di Trondhjem.

Anche l'altra colonna tedesca, infine, che avanzava per il Gudbrandsdal e che aveva riportato il grande successo di Lillehammer, respin-



Il nuovo alto commissario del Reich nelle provincie occupate della Norvegia, Giuseppe Terben. (Foto Bruni).

to ad Otta un nuovo tentativo franco-inglese di sbarrare il cammino, ha proseguito nella sua rapida marcia verso il nord, giungendo anche essa fino a qualche chilometro a sud di



Sbarco di truppe germaniche in un porto norvegese. (Foto R. D. V.)



Soldati norvegesi (Publifoto)

Dombas. Sembra, anzi, che gli alleati abbiano già abbandonato quell'importante posizione.

In definitiva, tre teste di colonne germaniche son venute a presentarsi davanti alle posizioni alleate a Stören, Ulsberg e Dombas, ed alle loro spalle permangono minacciose le truppe che occupano Trondhjem.

In più punti, quindi, la comunicazione ferroviaria Dombas-Stören, il cui possesso è di interesse vitale per gli Alleati, è direttamente minacciata, ed un eventuale sfondamento tedesco, specialmente al centro, nella zona di Ulsberg, potrebbe porre gli anglo-francesi in difficoltà tali, da rendere anche molto arduo un eventuale ripiegamento sulla base di Andalsnes.

La situazione del contingente franco-britannico, quindi, è di un'estrema gravità. S'ignora, tutt'ora, quale sia il preciso rapporto delle forze, ma, quand'anche i franco-inglesi raggiungessero la cifra più ottimistica di 20.000 uomini, essi sarebbero pur sempre in condizione di inferiorità, anche numerica, di fronte all'avversario. Ed altre, ancora, sono le condizioni di inferiorità degli Alleati: la mancanza di una base marittima capace e bene organizzata alle loro spalle; l'armamento dei reparti, ch'è molto più leggero a quanto si è detto, di quello del contingente germanico; la mancanza di unitarietà e di fusione nella composizione del corpo di spedizione.

Dove, quando e come avverrà l'urto decisivo tra le forze contrapposte?... I franco-inglesi occupano ora due triangoli: uno più grande, l'altro più piccolo. Il primo triangolo ha i suoi

vertici a Dambas, Romsdal e Stören; il secondo, invece, ha per vertici Steinkjar, Namsos e Grong. Entrambi questi triangoli hanno la loro base appoggiata al mare, donde giungono rifornimenti e rinforzi: in mezzo ad essi si trova il fiord di Trondhjem, in mano dei tedeschi. Si sa, però, che gli inglesi hanno effettuato, in questi ultimi giorni, altri sbarchi in vari punti della costa.

Tutto lascia prevedere che in questa zona, piuttosto ristretta, si combatterà, nei prossimi giorni, una battaglia risolutiva. Solo che, mentre non doveva essere, questa, che una piccola battaglia per il possesso di Trondhjem, sarà invece, in seguito all'avvenuto concentramento delle colonne tedesche, la vera e propria battaglia di Norvegia, in cui saranno decise le sorti del Corpo di spedizione franco-inglese. Sarà costretto, esso, ad abbandonare completamente la Norvegia meridionale, lasciandola in pieno possesso dei tedeschi, ed a riprendere il mare, sotto la minaccia imminente dell'arma aerea germanica? Non sarà, invece, l'azione terrestre integrata da un tentativo in forze della flotta inglese, contro il fiord di Trondhjem, per recare alle forze di terra il sussidio delle artiglierie navali? O non saranno tentati sbarchi sussidiari nel Nordmore e nel Sudmore, per costringere i tedeschi a distogliere forze dal settore principale di azione?

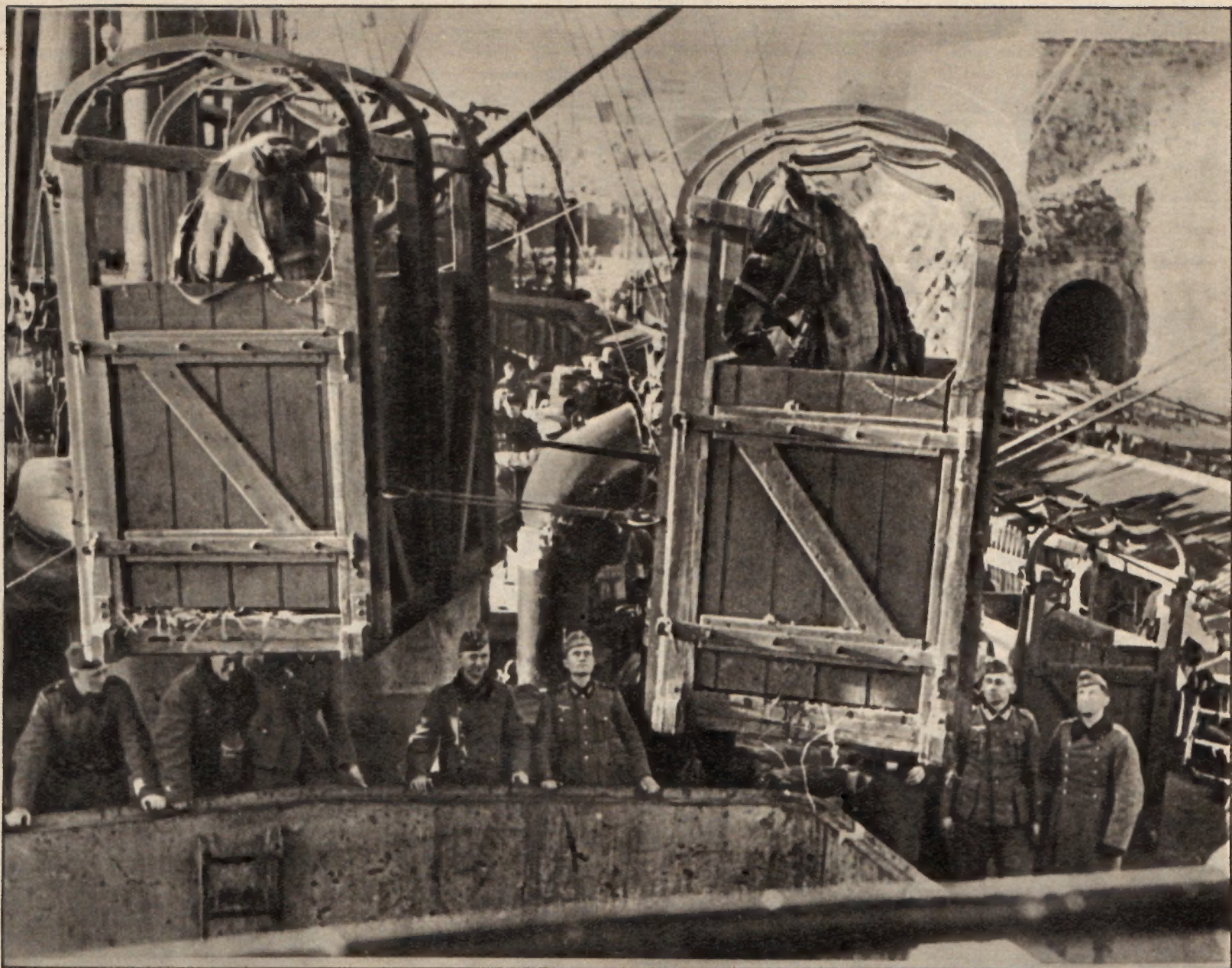
Sono interrogativi, questi, ai quali solo gli avvenimenti dei prossimi giorni potranno dare una risposta. Certo, il dramma norvegese diviene ogni giorno più incalzante e serrato, e

non possono escludersi neppure dei colpi di scena.

Rimarrebbe da dire qualche cosa dell'estremo settore nord; quello di Narvik. Lassù, le truppe tedesche, rinforzate di numero per le vie dell'aria, resistono tuttora alla triplice azione inglese, dal mare, dalla terra e dal cielo. Sbarcati a Nygard, gli Inglesi tentano da più giorni di accerchiare i tedeschi sia da nord, sia da sud, mediante un'altra colonna alleata sbarcata a Rana. Alcune unità navali britanniche, poi, penetrate nel fiord di Ofot, hanno bombardato l'abitato di Narvik, producendo danni molto gravi, tanto più che Narvik, salvo qualche edificio, è tutta costruita in legno.

Evidentemente, al possesso di Narvik l'Inghilterra annette importanza considerevole, sia per mantenere il piede in Norvegia, quali che possano essere gli sviluppi della lotta nei settori meridionali; sia per essere sempre a portata del confine svedese e della zona mineraria: sia, infine, perchè in quella zona settentrionale le è dato di poter disporre di buoni campi d'aviazione, quali quelli di Tromsø, Sostramen e Soetermoen. Ma se la lotta a sud dovesse risolversi, come tutto lascia prevedere, in senso sfavorevole alle truppe alleate, il possesso di Narvik col suo porto ormai reso pressochè inservibile, rappresenterebbe un assai magro conforto e, comunque, non tale certo da compensare le perdite di uomini, di materiali e di prestigio, che la spedizione in Norvegia sarebbe costata.

AMEDEO TOSTI



Sbarco di cavalli in un porto norvegese (Foto R. D. V.)



La seconda battaglia di Narvik. La seconda unità, a sinistra, è il caccia «Cossak» e nel fondo, pure a sinistra, appare un trasporto germanico affondato. (Foto Bruni)

RIFLESSI MARITTIMI DELLA GUERRA IN SCANDINAVIA

Che la situazione strategica nel Mar del Nord sia già profondamente mutata a favore della Germania appare evidente, ed è stato detto e ripetuto molte volte. E' pure nell'ordine naturale delle cose che il vantaggio tedesco si accentui ancora nel prossimo futuro, quando un poco alla volta aliquote sempre maggiori delle forze dislocate nelle basi navali ed aeree di recente acquisto potranno essere svincolate dai compiti bellici collegati con le operazioni in corso nella Scandinavia ed utilizzate in azioni offensive di più largo respiro.

Non appena gli aerodromi e gli ancoraggi saranno in grado di assolvere il loro compito di appoggio per le poderose forze aeree e per i sommergibili tedeschi —il rendimento dei nuovi acquisti della Germania non mancherà difatti di mostrarsi appieno, nel perseguire quelli che sono stati sin dall'inizio della guerra, e restano tuttora, gli obiettivi principali dell'offensiva tedesca: il traffico marittimo intorno all'Inghilterra e le opere portuali della costa inglese, che sono gli elementi su cui si basano sia la resistenza che la capacità reattiva britannica.

Stasi della guerra contro il traffico marittimo

Nel frattempo, il mese di aprile può essere considerato fra i più fortunati, se non il più favorevole, per le marine mercantili impegnate



Gli sbarchi inglesi nella zona di Narvik quali risultano da una carta tedesca. (Foto R.D.V.)

nei traffici con l'Inghilterra. Nel corso di esso le forze navali ed aeree tedesche, impegnate nelle operazioni in Norvegia, hanno con ogni evidenza allentato sensibilmente la stretta intorno alle acque britanniche.

Secondo il solito bollettino dell'ammiraglio inglese, nella settimana finita il 15 aprile sono stati affondati in tutto cinque piroscafi, di cui uno norvegese e quattro neutrali, per una stazza lorda complessiva di 19.554 tonnellate. In quella successiva, finita il 22, solo tre, tutti inglesi, per un totale di 11.352 tonnellate. Con ogni probabilità, le cifre dell'ammiraglio prescindono dalle perdite subite durante le operazioni di sbarco in Norvegia: esse sono, ad ogni modo, inferiori a quelle del mese di marzo, in cui le operazioni stesse non erano ancora incominciate, e che risultarono ufficialmente al di sopra di 100.000 tonnellate di navi mercantili, ed ancor più limitate rispetto a quelle dei mesi precedenti, che si mantennero sulla media di 300.000 tonnellate circa.

Da quanto è stato di volta in volta comunicato, fra gli affondamenti del mese di aprile primeggiano sempre quelli causati dai sommergibili; essi hanno agito di preferenza sugli approcci settentrionali della costa scozzese. Di attacchi aerei contro convogli mercantili ce n'è stato solo uno, sulle coste orientali britanniche. Le perdite causate dalle mine, che ave-

LUOGHI CONTESI - L'ISOLA DI SYLT PER LE SUE BASI AEREE





vano provocato così vivo allarme nelle marine mercantili sul finire dell'anno passato, sono quasi completamente cessate.

La situazione delle flotte mercantili scandinave e baltiche

Ripetiamo che questo bilancio riflette uno stato di cose del tutto transitorio ma del breve periodo di respiro, come pure della estensione del conflitto, il traffico marittimo inglese ha profitto sotto vari aspetti. In primo luogo, per la diretta diminuzione degli affondamenti già accennata. Ma anche il paziente e continuo lavoro britannico per procacciarsi del tonnellaggio da carico ha dato frutti di sensibile portata.

E' recente la pubblicazione di una statistica americana che constata come, malgrado le leggi sulla neutralità, gli armatori ed i costruttori degli Stati Uniti hanno venduto dall'inizio della guerra oltre 700.000 tonnellate di naviglio mercantile all'estero, in gran parte agli alleati occidentali. E' già una bella cifra, che compensa una certa aliquota delle perdite subite dalla marina mercantile inglese durante otto mesi di guerra al traffico.

C'è poi da considerare la sorte della marina mercantile norvegese, che è sempre stata, e lo è diventata ancor più nei tempi recenti, una magnifica marina mercantile. La Norvegia possedeva al 30 giugno 1939 4.833.813 tonnellate fra piroscafi e motonavi, e si classificava, con grande orgoglio dei suoi abitanti, al quarto posto nelle flotte mercantili mondiali superando anche alcune grandi potenze europee, come la Germania, l'Italia e la Francia. I primi mesi di guerra provarono duramente la flotta mercantile norvegese che subì le più gravi perdite fra tutti i paesi neutrali: ufficialmente alla fine del marzo u. s. risultavano affondate circa 52 navi per 120.000 tonnellate. Secondo il Lloyd Register, all'atto dello sbarco tedesco in Scandinavia, il 9 aprile, su 1087 navi norvegesi esistenti, 250 si trovavano nel Baltico od in porti occupati dai tedeschi, 1700 erano all'estero, mentre di 37 mancano tuttora precise notizie. In base a recenti accordi fra gli armatori norvegesi ed il governo britannico, le 1700 navi rimaste al di fuori delle acque controllate dai tedeschi sono passate a completo servizio degli alleati occidentali, ed il Lloyd ne ha assunto direttamente l'assicurazione contro i rischi di guerra, in sostituzione delle assicurazioni norvegesi considerate inoperanti sino a nuovo avviso. Con provvedimento successivo, poi, è stata imposta a tutte le navi norvegesi la proibizione di approdare nei porti di alcuni paesi considerati sospetti di esportare materie prime o manufatti in Germania. Il provvedimento, di importanza relativa in se stesso, è interessante perché mostra come la marina mercantile norvegese sia ormai disposta a subire qualsiasi imposizione dal governo britannico.

L'apporto di tutte queste navi alle sempre crescenti necessità del traffico marittimo anglo-francese è certamente notevole, sia per la sua entità complessiva, sia per le caratteristiche del materiale — la marina mercantile norvegese passa per essere la più moderna — che per il notevole numero di cisterne di cui essa è dotata. Non bisogna, però, dimenticare che forti aliquote di tonnellaggio norvegese erano già affittate all'Inghilterra sin da qualche mese fa, mentre molte altre navi pure norvegesi erano già impegnate nei traffici privati fra le varie parti dell'Impero britannico. La disponibilità di tonnellaggio, che deriva agli alleati occidentali dall'incameramento della flotta norvegese, risulterà quindi all'atto pratico assai inferiore a quanto potrebbe apparire a prima vista, pur essendo da considerarsi, ovviamente, di una certa entità.



L'azione navale germanica a Trondhjem. Il comandante dei reparti tedeschi di sbarco Von dem Gelingen. (Foto R.D.V.)

Cosa sia avvenuto esattamente della flotta mercantile danese non si sa. Anch'essa è tutt'altro che disprezzabile: nell'agosto 1939, la sua consistenza ammontava a 1.174.944 tonni. Di queste, 28 navi per 64.000 tonnellate risultavano ufficialmente affondate alla fine di marzo scorso; altre saranno certamente rimaste nei porti nazionali e nel Baltico. Ma la maggior parte della flotta si trovava certamente all'estero quando le truppe tedesche entrarono in Danimarca, ed il suo destino appare molto precario. Il governo danese, subito dopo l'occupazione tedesca, ordinava che tutte le navi mercantili fuori delle acque nazionali raggiungessero i porti neutrali più vicini, mentre sospendeva la partenza di tutti i piroscafi che si trovavano in patria; si ha pure notizia di incidenti occorsi per il rifiuto da parte di comandanti ed equipaggi danesi ad obbedire alle ingiunzioni delle autorità alleate di continuare a navigare al loro servizio. Sembra prudente, ad ogni modo, far conto che una certa aliquota della flotta danese sia rimasta a disposizione degli anglo-francesi, e forse una aliquota non piccola.

Anche un'altra marina mercantile si è venuta a trovare in una situazione molto precaria in seguito all'estensione del conflitto in Scandinavia: quella svedese. Si tratta pure in questo caso di una flotta mercantile molto fiorente — al 30 agosto 1939 la sua consistenza raggiungeva 1.577.120 tonnellate — ed anche essa alquanto provata dalla guerra: al 30 marzo u. s. risultavano ufficialmente affondate 33 navi mercantili svedesi per 69.000 tonnellate circa. L'occupazione tedesca della Norvegia, la posa di campi minati inglesi e germanici nel Kattgat e nello Skagerrak, le azioni di guerra in corso e prevedibili nelle acque scandinave, riducono attualmente in maniera assai grave

le possibilità di traffico fra la Svezia ed i paesi oltremare, nè è dato di prevedere che questa situazione possa subire cambiamenti sensibili nel prossimo futuro. Con una certa approssimazione si può quindi supporre che la flotta mercantile svedese sia rimasta praticamente divisa in due parti, di consistenza imprecisabile; una chiusa nel Baltico e relativi accessi, che continuerà a navigare in quelle acque, sfruttabile direttamente od indirettamente in maniera completa per le eventuali necessità dalla Germania; l'altra al di fuori, necessariamente costretta a gravitare nella sfera di influenza degli alleati occidentali.

Situazione del tutto simile è quella delle marine mercantili, tutt'altro che disprezzabili, delle piccole repubbliche baltiche: Finlandia, Estonia, Lettonia, e Lituania. Le comunicazioni fra di esse ed i paesi d'oltremare sono da considerarsi come molto precarie, e le loro navi mercantili sono suddivise più o meno esattamente in due tronconi, di cui uno lavora nel Baltico sotto l'egida tedesca, e l'altro è più o meno a disposizione delle necessità anglo-francesi.

Gli spostamenti e le necessarie trasformazioni che deriveranno alle economie dei paesi baltici e scandinavi, sin qui largamente appoggiate sugli scambi oltremare, dalla nuova situazione di isolamento che si è venuta rapidamente creando, non sono facilmente valutabili nè prevedibili; è evidente, però, che essi saranno notevoli.

Ripercussioni in tutti i mari

Le conseguenze marittime delle operazioni in Scandinavia non si limitano alla trasformazione della situazione strategica ed alle ripercussioni nelle flotte mercantili e sulla situa-



Unità tedesche nel porto di Trondhjem. (Foto R.D.V.)

zione economica di molti paesi. Esse hanno già avuto e continuano ad avere, riflessi politici e generali, più accentuati nelle immediate vicinanze, ma sensibili anche in zone lontane. Alcune situazioni si sono a causa di esse mutate e precisate, mentre in altri casi si delineano prese di posizioni che potranno avere sviluppi d'importanza capitale sulla fisionomia del conflitto.

In Europa, la conseguenza immediata della estensione della guerra al Nord è stata un irrigidimento nella posizione di neutralità da parte di tutte le piccole nazioni, il cui evidente desiderio è di mantenersi estranee alla lotta. Svezia, Olanda, Belgio, hanno manifestato questa loro precisa volontà attraverso categoriche affermazioni pubbliche dei personaggi responsabili e più rappresentativi. Anche nel sud-est europeo, specie in Romania, non sono mancate solenni riaffermazioni di neutralità; ed in questa zona, principalmente per la precisa volontà dell'Italia che ne è l'elemento fondamentale di stabilità, sembra che, per ora, sia non molto facile dar corpo alla volontà di estensione del conflitto di cui si è animati per lo meno da un lato dei belligeranti.

All'estremo nord, infine, fra Europa ed America, si sono già avuti mutamenti di una certa importanza. Nella seconda decade di aprile — precisamente il 12 — un piccolo corpo di spedizione inglese occupava nella maniera più pacifica il possesso danese delle isole Färöer, e contemporaneamente a Londra si dichiarava con grande solennità che esse sarebbero state restituite alla Danimarca a guerra finita. Il piccolo arcipelago ha un'importanza strategica tutt'altro che trascurabile, e l'Inghilterra potrà essere costretta a servirsene ampiamente in un prossimo futuro, non solo come caposaldo della linea di blocco che forse dovrà arretrare in conseguenza delle occupazioni tedesche in Norvegia, ma anche come base delle forze navali, dato che Scapa Flow e le Shetland sa-

ranno sempre più gravemente esposte alle offese aeree, una volta che l'aeronautica tedesca potrà agire con pieno rendimento delle basi scandinave.

In Islanda, la grande isola del Nord, in data 10 aprile, veniva emanato un proclama del governo per annunziare ufficialmente che, in considerazione della impossibilità in cui il Re di Danimarca si trovava, a causa della occupazione di Cordel Hull. In essa, il segretario di visti dalla costituzione, la direzione del paese veniva assunta dal governo stesso.

Per la Groenlandia, sembrava in un primo tempo che il Canada volesse occuparla; poi si parlò di un intervento degli Stati Uniti; infine la situazione venne chiarita da una dichiarazione di Cordel Hull. In essa, il segretario di stato agli esteri della repubblica Nord americana, precisò che non risultava esistere alcuna decisione canadese nei riguardi della Groenlandia, e che neanche gli Stati Uniti si proponevano di prendere l'isola sotto il proprio protettorato, in quanto la Germania non era in alcun modo interessata alla occupazione di essa. Anche in Groenlandia la direzione del paese è stata assunta dal governo locale subito dopo l'azione tedesca in Danimarca.

L'esempio delle colonie danesi ha attirato la attenzione generale sul problema delle altre colonie possedute dai piccoli paesi neutrali di Europa, nel caso che essi venissero coinvolti nel conflitto. Fra di esse, le più importanti sono quelle possedute dall'Olanda nelle Indie Orientali, e l'argomento è apparso di così viva attualità che, non solo se ne è discusso e scritto sulla stampa giornaliera e periodica, ma si è arrivati anche a prese di posizioni ufficiali da parte dei governi interessati.

Il 15 aprile, infatti, il ministro degli esteri nipponico dichiarava che il Giappone non potrebbe restare indifferente ad un mutamento nello «status quo» in questa regione, in conseguenza di qualsiasi sviluppo della guerra europea, e sono corse anche voci di un passo di-

plomatico del governo giapponese presso il ministro d'Olanda a Tokio in relazione appunto all'atteggiamento del Giappone nell'eventualità di complicazioni in cui le Indie Olandesi venissero ad essere coinvolte.

A quanto pare sino ad ora, in Giappone ci si preoccupa principalmente del rischio che gli Stati Uniti vogliano approfittare della eventuale occasione per estendere i loro possedimenti nell'Insulindia. In America, per riflesso, si accusa apertamente il governo nipponico di aver mire aggressive nelle zone stesse, proseguendo quella famosa marcia verso il Sud che dovrebbe rappresentare il coronamento del sogno imperiale giapponese. A giudicare freddamente, per lo meno i sospetti americani sono esagerati, e se ne trova conferma nel fatto che il ministro degli esteri giapponese non ha esitato a riaffermare recentemente il desiderio del suo governo di concludere con l'Olanda un trattato di non aggressione per quei territori. Ad ogni modo l'atmosfera di diffidenza fra Giappone e Stati Uniti non ha affatto beneficiato della controversia, mentre da molti sintomi si manifesta in maniera sempre più precisa l'irrigidimento dell'attitudine americana nei riguardi della Germania.

Dai dati di fatto che siamo andati fin qui esponendo, appare chiaramente che le conseguenze immediate della estensione scandinava del conflitto sono già molte e di grande importanza. Ad esse potranno aggiungersene di ancor più gravi, non solo in Europa, ma anche nelle altre parti del mondo, e sul loro sviluppo ancor incerto avrà certamente grande influenza la piega che assumeranno gli avvenimenti nel Nord Europa. E' per questi riflessi mondiali di carattere eminentemente marittimo, che la guerra in Norvegia esorbita dal valore episodico che ha nei suoi aspetti attuali, per assumere importanza decisiva e forse preponderante sull'esito del conflitto.

E. CIURLO



Paesaggio di boschi e di acque. Un aereo tedesco in volo verso Oslo. (Foto R.D.V.)

L'OFFESA AEREA BRITANNICA

Trascorsi i primi giorni di disorientamento e di reazione più o meno coordinata nei mezzi e spezzettata nello spazio, se non nel tempo, le iniziative aero-navali britanniche si sono appalesate più armoniche nel loro duplice disegno: ostacolare il più possibile il consolidamento e l'ampliamento delle posizioni strategiche assicuratesi fin dal primo momento dai tedeschi in Scandinavia, effettuare sbarchi in determinati settori della costa norvegese, per contenere prima e scacciare poi il nemico dal bastione scandinavo.

Fallito il tentativo di tagliare la rotta fra la Germania ed il fiordo di Oslo, rotta che costituisce un vero cordone ombelicale fra le immense risorse del Reich e le diramazioni tentacolari, irradiantisi dai porti verso l'interno del difficile e vasto terreno norvegese, bisognava battere con adeguate forze navali ed aeree i porti ed i campi d'aviazione occupati dal nemico. I primi, perchè centri d'irradiazione delle colonne operanti verso l'interno, i secondi, perchè potenziatori di numerose forze aeree le quali, mentre rappresentavano un pericolo immediato per i movimenti della flotta e della navigazione alleata, costituivano anche un prezioso e spesso insostituibile strumento di trasporto di uomini, armi, munizioni e viveri, a beneficio del corpo d'occupazione e soprattutto dei presidi più eccentrici, quale, per esempio, quello di Narvik.

Oltre a questi motivi di carattere contingente, l'offesa aerea agli aeroporti era determinata anche da ragioni di carattere immanente, perchè il loro funzionamento significava questo:

l'avvicinamento della minaccia aerea tedesca a Scapa Flow ed alle Shetland, cuore della potenza imperiale britannica. Quell'avvicinamento assumeva un'importanza strategica preoccupante, perchè, avvenuto nella misura di più che 500 chilometri, significava che il potere offensivo dell'Arma Aerea tedesca era aumentato del cento per cento, come se gli aerei tedeschi di colpo avessero praticamente aumentato la loro autonomia di 1000 chilometri.

Di fronte a questi ultimi gravi motivi specialmente, che racchiudono in sé uno dei risultati più sostanziali dell'impresa tedesca, le forze aeree britanniche hanno saputo sprigionare una vigoria ed una tenacia di propositi, ispirate ad un concetto coordinatore inusitato, quale la stampa britannica da alcuni mesi andava invocando invano all'Alto Comando dell'Aviazione.

Nel *Times* del 26 marzo infatti il collaboratore aeronautico del grande organo londinese lamentava la frammentarietà pressochè inconsistente delle azioni aeree britanniche dal principio della guerra, scrivendo fra l'altro: «La lezione che ci dà la strategia tedesca in questo stadio della guerra aerea è questa: le operazioni aeree devono sovrapporsi ad altre operazioni per integrarsi con esse, e se non rispondono a queste condizioni, sono prive probabilmente di ogni carattere razionale ed economico».

* * *

L'offesa aerea britannica alle nuove basi aeree tedesche si manifestò sin dal 10 aprile sull'aeroporto di Stavanger e si doveva intensifi-

care nei giorni successivi specialmente sull'aeroporto anzidetto, sul quale la mattina del 17 l'attacco aereo, durato più di un'ora, fu accompagnato anche da un violento bombardamento navale.

La ragione dell'accanimento contro Stavanger va ricercata nel fatto, che trattasi del più grande ed attrezzato aeroporto norvegese e del più vicino ai vitali obiettivi navali inglesi.

Altri due aeroporti sono stati ultimamente presi particolarmente di mira dall'offesa aerea: quello di Oslo e quello danese di Aalborg. Quest'ultimo, oltre ad essere l'aeroporto base di allacciamento fra le grandi basi aeree permanenti del Reich e quelle norvegesi, oltre a costituire la base di sorveglianza aerea dello Scagerrak e del Cattegat, sembra sia divenuto la base di frequentissimi trasporti aerei di uomini e di mezzi.

I risultati dell'offesa aerea devono essere stati efficaci nei primi giorni, quando la difesa si trovava in crisi d'organizzazione e di assetto. Ciò spiega, per esempio, la durata di un'ora del bombardamento di Stavanger, eseguito la mattina del 17 aprile, senza che la difesa riuscisse a contrastarlo.

Nella terza decade di aprile però la reazione tedesca si manifestò in maniera più vivace ed immediata e gli attaccanti cominciarono a subire le prime perdite.

Può dirsi quindi che il tentativo britannico di paralizzare l'attività delle nuove basi aeree tedesche sia ormai destinato a fallire, perchè più tempo passa, più la situazione tedesca in questo campo diventerà incrollabile.



Un attacco aereo inglese su Stavanger. Visibili le bombe in caduta e in basso alcuni «Ju 52» e «HE 111» germanici. (Publifoto)

L'Inghilterra dovrà quindi segnare al passivo della propria situazione strategica questo importantissimo risultato dell'azione tedesca.

L'offesa aerea contro gli aeroporti non cesserà per questo, e potrà dare ancora qualche fastidio all'organizzazione aerea tedesca sui campi ben conosciuti; ma questi attacchi non evaderanno dal piano episodico della campagna e i danni concreti saranno sempre più trascurabili, a misura che la reazione della caccia tedesca si farà sentire in una forma ed in una proporzione di vasta portata, ed a misura anche (il che non va trascurato certamente) che altri campi di manovra, oggi forse inesistenti, comunque non utilizzati, accoglieranno i reparti aerei tedeschi.

L'offesa aerea sui porti non ha gran che diminuito la loro attività, pur avendo provocato danni agli impianti. Manifestatasi con una certa intensità nella seconda settimana di operazioni, divenne meno frequente nella terza, perchè nel frattempo efficacemente contrastata dalla difesa contraerea e soprattutto dalla reazione della caccia. In quest'ultimo periodo i convogli tedeschi diretti ad Oslo ed a Bergen (recentemente rinforzi notevoli giunsero a Bergen per mare) non sono stati che raramente contrastati dall'Aviazione.

L'assenza di attacchi aerei nel Cattegat trova la sua sufficiente giustificazione nello sbarramento fatto dai caccia, ubicati nei campi della Norvegia meridionale e della Danimarca settentrionale. Quella sulla rotta di Bergen può trovare la sua spiegazione nel fatto che con ogni probabilità la navigazione al di là dello sbarramento dello Scagerrak avviene di notte tempo, al sicuro quindi dall'intervento dell'aviazione nemica.

A beneficio degli sbarchi effettuati nel settore di Narvik, ad Andelsnes, a Namsos ed in altri fiordi minori, le forze aeree britanniche imbarcate su navi da guerra e su navi portaerei hanno dato il loro forte contributo di protezione; il risultato però è stato piuttosto scarso, perchè esse non sono riuscite ad ostacolare la massiccia disastrosa offesa aerea tedesca, la quale si è manifestata con tale tempestività e con tale irruenza continuativa per ore ed ore nei momenti più delicati delle operazioni di sbarco, da infliggere perdite gravi al corpo di spedizione ed al naviglio di scorta.

Nella zona di Narvik l'offesa aerea britannica è stata più efficace, sia perchè in quel settore è stato possibile usufruire di qualche campo di appoggio (Tromsøe e qualche altro) e di una nave portaerei, sia perchè i tedeschi non pare abbiano potuto ancora approntarvi un campo d'aviazione adatto.

Nelle vicende della lotta terrestre l'aviazione inglese ha tentato di collaborare con le proprie truppe, ma la superiorità schiacciante dell'aviazione tedesca ha reso effimera e praticamente inefficace quella collaborazione.

Concludendo queste note possiamo dire che l'attività aerea britannica in Norvegia, intensa nel suo ritmo e tenace nei suoi propositi, pur infliggendo danni all'avversario e pure ostacolando, dove più, dove meno, la rapida sistemazione delle sue posizioni strategiche e delle sue basi operative, non pare eserciti una influenza di un certo rilievo nell'andamento delle cose.

« Bisogna rendersi conto, diceva con accenti accorati la sera del 27 aprile in una radiotrasmissione il Ministro dell'Aria Sir Samuel Hoare, che stiamo combattendo in Norvegia

con grande svantaggio. I tedeschi hanno le loro basi in Norvegia, noi no. I tedeschi spiccano il volo dal suolo norvegese; noi dobbiamo attraversare 500 km. di mare aperto, per raggiungere il campo di battaglia ». Amara constatazione questa da parte di un rappresentante di quel governo britannico, il cui dinamico Lord dell'Ammiragliato, Winston Churchill, aveva con una certa strana disinvoltura qualificato l'impresa tedesca quale « grande errore strategico » di Hitler!

La strategia evidentemente non ha nulla a che vedere, nè con le esigenze parlamentari, nè con le preoccupazioni di prestigio. La stampa inglese a sua volta, facendo ammenda dei facili ottimismo dei primi giorni, già nella seconda settimana dell'occupazione tedesca cominciava a chiamare le cose col loro vero nome ed a guardare in faccia la realtà.

Così scriveva il redattore aeronautico del *Times* in data 15 aprile: « Finchè le basi aeree tedesche in Norvegia saranno efficienti, operazioni terrestri da parte degli alleati saranno difficili. Se la nostra aviazione nell'effettuare ricognizioni sarà molestata da apparecchi nemici, le nostre truppe saranno probabilmente molto seriamente ostacolate in qualsiasi movimento su vasta scala. Sarà certamente necessario conquistare il dominio dell'aria in Norvegia, prima che i tedeschi possano venire sloggiati ».

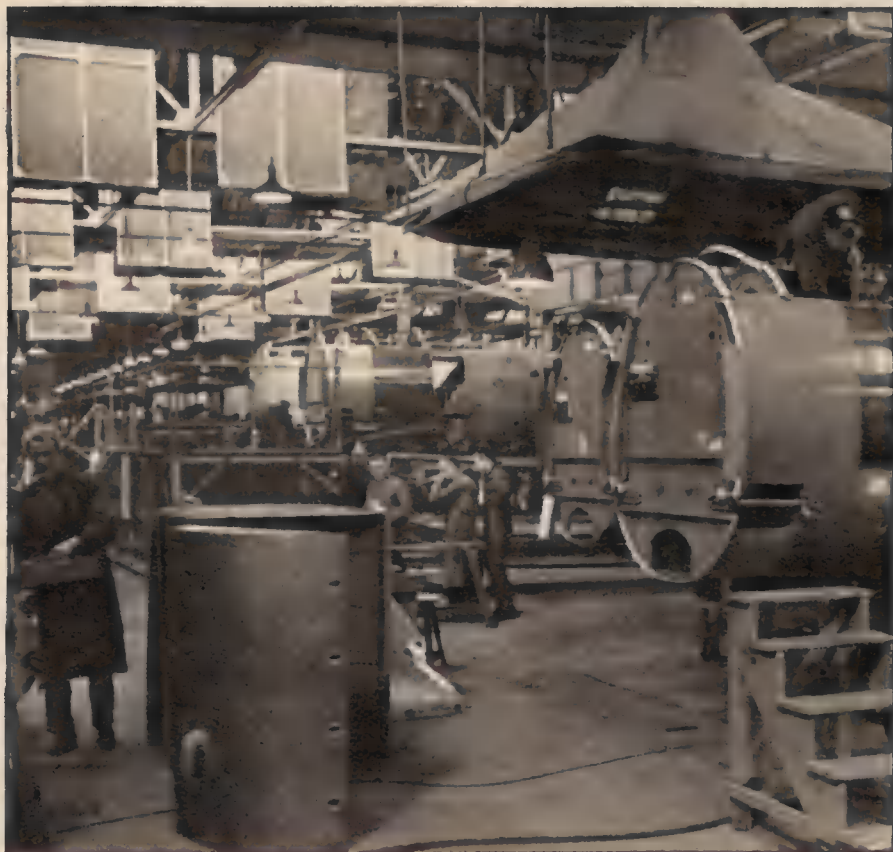
Ed il redattore militare dello stesso *Times*, ribadendo lo stesso concetto ed affermando qualche cosa di più, scriveva il 17 aprile: « Prima che una forza militare rilevante possa operare con successo in Norvegia, sarà necessario aver conquistato in larga misura la supremazia, aviatoria e questa non sarà facile a conquistarsi ».

I recentissimi rovesci alleati a sud di Trondhjem danno un tragico contenuto alla facile profezia.

VINCENZO LIOY



Su un campo norvegese un aereo tedesco desta la curiosità dei soldati scandinavi. (Foto R.D.V.)



I prodotti del minerale svedese: lavoro in serie in una officina metallurgica. Una colata in uno stabilimento siderurgico. (Foto R.D.V.)

IL FERRO E LE ARMI DELLA SVEZIA

Le inesauribili risorse minerarie indispensabili all'alimentazione del gigantesco apparato bellico dei Paesi in conflitto e l'esistenza di officine per la fabbricazione di armi famose in tutto il mondo, i cui prodotti sono già largamente usati su tutti i fronti, pongono oggi in primo piano, nel vasto panorama di una guerra che minaccia di estendersi, la situazione della Svezia.

La lotta per assicurarsi la disponibilità del ferro e dell'acciaio necessari all'attrezzatura degli eserciti diviene sempre più serrata intorno a questo Paese. Sino dai più antichi tempi la Svezia si dedicò all'industria delle miniere, divenendo nel secolo XVII la più grande fornitrice di rame del mondo, e conseguendo nel secolo XVIII il primato nelle forniture di ferro (il 40 % di tutto il ferro grezzo ricavato nel mondo proveniva dalla Svezia verso il 1740). In seguito si ebbe una diminuzione nella quantità a vantaggio della qualità, con la produzione di ottimi acciai. Nell'ultimo decennio la Svezia ha fornito in media annualmente oltre mezzo milione di tonnellate di ferro grezzo e circa 900.000 tonnellate di acciaio.

I minerali di ferro svedese sono essenzialmente *magnetite* ed *ematite*. La magnetite contiene il 27,6 % di ossigeno e il 72,4 % di ferro. Ha una lucentezza metallica ed un colore oscuro. E' caratteristica per la sua elevatissima suscettività magnetica, e talvolta polare-magnetica, costituendo calamita naturale. Alla fiamma ossidante si trasforma in ematite.

I minerali di ferro si trovano essenzialmente nel Norrland settentrionale e nella media Svezia, ove è ben noto il distretto di Mellersta Sveriges Bergslager, che comprende i giacimenti di Dannemora, Gransberg ed altri. I depositi hanno uno spessore di 5-10 metri e si estendono per qualche ettometro. Il giacimento di Gransberg ha uno spessore di 100 metri circa ed è lungo oltre un chilometro. Il miglior

minerale del mondo per la fabbricazione dell'acciaio si trova nel giacimento di Dannemora. Lo sfruttamento di tutti questi immensi depositi è stato consentito in pieno dalla costruzione della ferrovia Lulea-Narvik, che costituisce un obiettivo di grande importanza per i beligeranti.

Si calcola che a oltre due miliardi e mezzo di tonnellate ammonti la riserva di materiali di ferro della Svezia. Per avere una chiara idea di tale ricchezza, si consideri che in tutti gli altri paesi del mondo la riserva totale ammonterebbe, pare, a circa 90 miliardi di tonnellate sparsi anche in luoghi sinora poco accessibili. Tali riserve, sulla base del consumo

medio annuale, potrebbero bastare ancora alla umanità per altri 5 o 6 secoli. A tanta abbondanza di ferro si contrappone una notevole scarsità di carbon fossile, a danno dell'industria nazionale. E' per questo che la massima parte del minerale viene esportata.

Nel diagramma della produzione mineraria svedese, dopo il minerale di ferro, ha il primo posto quello dell'oro. Ne furono estratte ben 366.000 tonnellate nel 1933, che produssero oltre 4 tonnellate di oro puro. Alla felice scoperta, avvenuta nel 1932, di vasti giacimenti di questo prezioso minerale si deve la diminuzione del 75 % nell'importazione precedente dell'oro. Si estraggono ancora dalle viscere di



Produzione in serie di cannoni. (Foto R.D.V.)

quel fecondo sottosuolo, piombo, zinco e solo qualche tonnellata di rame.

Metalli speciali per armi e per mine magnetiche

Le ricchezze minerarie, in un paese di alte tradizioni militari come la Svezia, hanno evidentemente contribuito allo sviluppo di stabilimenti industriali, ed in particolar modo di quelle fabbriche d'armi che a ragione godono fama mondiale, non tanto per l'imponenza del materiale prodotto quanto per la eccellente qualità.

La casa Bofors, fondata nel 1893 da Alfredo Nobel con grande officina a Björkborn, fornitrice di tutti i Paesi del mondo, a differenza di altre grandi fabbriche (Krupp, Skoda e altre che si dedicano a grandiose costruzioni) ha un primato nelle armi di piccolo calibro, nelle mitragliatrici, nelle munizioni, ed essenzialmente in tutti quei congegni che richiedono una grande precisione di funzionamento. Si potrebbe affermare, di massima, che ai colossi usciti dalle grandi officine mondiali — supercannoni, grandi carri armati piastre corazzate — si oppone presto o tardi un nemico, di piccole dimensioni, ma molto insidioso, creato nelle officine della casa Bofors.

Convieni qui ricordare che, oltre le armi già esistenti, anche nel presente conflitto la fabbricazione, sempre aderente al progresso scientifico ed industriale, ha lanciato nuovi

prodotti. Mirabile, tra questi — che ha attratto l'attenzione di tutti gli osservatori stranieri — un cannoncino anticarro che è stato definito «l'ottava meraviglia».

Quest'arma, in realtà, fu ideata dalla Germania sin dalla passata guerra, ma in seguito l'Inghilterra comprò il brevetto, e dopo avere superato enormi difficoltà relative alla costruzione del proiettile, soltanto ora ne ha fatto iniziare la costruzione in serie. L'ordigno si trova già nella linea Maginot dall'inverno, ed è in distribuzione alle truppe svedesi. Ha l'apparenza di una spingarda, è lungo due metri e pesa solo 6 kg. Basta dunque un solo uomo per il trasporto. Non è destinato al tiro rapido continuo, che troppo spesso si risolve in uno spreco di munizioni. Un tiratore scelto, da una distanza di 200-400 metri, deve mirare alla torre di comando del carro armato. Il proiettile, calibro 21 mm., lungo 16 centimetri, ha la straordinaria capacità di perforare ben 4 centimetri di corazza, e scoppia irradiando una quantità di sottilissimi aghi micidiali. Evidentemente solo un metallo speciale ed una grande abilità hanno potuto consentire simili sorprendenti effetti.

Altra novità, già descritta in questa rivista, il proiettile e la cellula fotoelettrica per artiglierie controaeree, sensibilissimo ai raggi di luce riflessa dalla superficie (illuminata artificialmente dal proiettile stesso) degli aeroplani, che scoppia quindi solo in prossimità del bersaglio e non a punto fisso.

Ma un impiego veramente geniale del ferro svedese è stato fatto nelle mine magnetiche, il cui funzionamento approssimativo è ormai conosciuto dai lettori. Il ferro e le sue leghe, com'è noto, più di ogni altra materia possono acquistare temporaneamente magnetismo indotto in quantità rilevante, e conservarlo in parte. Le proprietà magnetiche possono variare in parte, spesso in modo inesplicabile, per piccole variazioni della composizione chimica, del modo di fabbricazione, del trattamento termico e meccanico. E' un assoluto segreto l'abilità di combinare questi fattori allo scopo di ottenere proprietà speciali in vista di applicazioni militari nelle varie qualità di acciaio, e nel ferro laminato extradolce (prodotto generalmente al forno Martin-Siemens), nel ferro elettrolitico e in altre qualità.

Come magneti permanenti sono stati usati acciai al tungsteno, acciai al cromo (più economici), e con ottimi risultati acciai al cobalto. Il modo in cui viene assunta questa proprietà singolarissima che può perdersi improvvisamente e in modo brusco per piccole variazioni della composizione o per errori di trattamento, costituisce tuttora uno dei più inesplicabili misteri della Natura. E' solo il geniale impiego del ferro svedese che ha potuto stabilire quella misteriosa attrazione tra le carene delle navi e le mine tedesche di cui ben conosciamo i tragici effetti.

Le forze armate

Come provvede la Svezia alla difesa del suo territorio e del suo immenso patrimonio minerario?

A differenza della Norvegia, la Svezia di Gustavo Adolfo e di Carlo XII — grande maestro di arte militare il primo, valoroso condottiero il secondo — è attrezzata militarmente, secondo le sue risorse demografiche, per opporsi a un attacco contro le sue frontiere 400.000 uomini circa, forniti di un ottimo armamento tratto in gran parte dalla produzione nazionale, sarebbero pronti con una mobilitazione generale a costituire un esercito concepito con criteri moderni. Secondo il più recente ordinamento di pace, l'esercito era composto da 4 divisioni miste e di composizione diversa, e dalle truppe di presidio nell'alto Norrland e nell'isola di Gotland, con squadroni motorizzati e carri armati. In previsione degli eventi si è avuto un aumento di Grandi Unità e un ulteriore sviluppo della difesa.

La Marina da guerra dispone di circa centomila tonnellate di naviglio, e comprende 10 ottime navi corazzate costiere, di cui una da 8000 tonnellate e 29 nodi con 6 pezzi da 203; 8 da 120 e 2 tubi lancia-siluri; una da 7685 tonnellate e 23 nodi armata con 4 pezzi da 280; e 12 da 120; tre rimodernate da 6900 tonnellate, 22-24 nodi, 4 pezzi da 280, 8 da 152, 4 da 75. Esistono ancora due incrociatori, 2 navi portaerei, 13 piccoli caccia, 16 sommergibili, e alcune decine di navi leggere armate. Tre torpediniere sono state di recente acquistate dall'Italia.

La Marina mercantile è costituita da un milione e mezzo di tonnellate con 1300 navi circa.

L'aviazione militare dispone di 300 apparecchi circa, di cui 250 di linea.

E' con queste forze che la Svezia difenderebbe un territorio di 448.961 kmq. e uno sviluppo di 2500 km. di coste. Tenendo presente che la popolazione supera i 6 milioni di individui, si può però ammettere che, in caso estremo, sarebbe mobilitato anche un numero maggiore di uomini.

Forze non imponenti dunque, ma tuttavia sufficienti per opporre una valida resistenza ad un qualsiasi invasore.

UGO MARALD



Un pezzo di eccezionali dimensioni su affusto ferroviario. (Foto R.D.V.)

FRONTI INTERNI

L'ORO CHE "FA" LA GUERRA

I contribuenti inglesi debbono essere restati assai duramente colpiti dal sinistro suono delle parole con le quali è stato loro esposto il prossimo avvenire economico-fiscale della Gran Bretagna: la imposizione di nuove tasse, tali da poter fronteggiare una spesa di 186 miliardi di lire italiane per l'esercizio finanziario 1940-41.

Anche la ricca Albione deve essersi trovata interdetta di fronte alla astronomia dei bilanci di previsione e, probabilmente, non sarà mancato qualcuno a domandarsi se il gioco cui s'è impegnata la potenza inglese non rischi di apparire eccessivamente caro di fronte ai risultati sufficientemente ipotetici d'una tale esposizione di capitali. Gli uomini della City, gente pratica d'affari, hanno meditato a lungo sulle parole di Simon, il beniamino; ed il pubblico grosso, che poco legge nelle cifre finanziarie, ha guardato soltanto al rude colpo che verrà ad essere inferto a tutta l'economia privata di cui è certo gelosissimo. Il sacrificio è amaro; più amaro in Inghilterra che altrove, e la seduta ai Comuni ha costituito per la maggior parte una vera e propria sorpresa.

Le spese per "Tommy"

Sir John Simon avrebbe però potuto prendere facilmente una dimostrazione di immediata intelligenza anche al pubblico che ha meno dimestichezza con l'aritmetica dello Stato. Sarebbe bastato, per esempio, avvertire i suoi ascoltatori dei risultati d'un calcolo recentemente eseguito dai matematici londinesi e che ha portato ad affermare come ciascun soldato costi non meno di 600 sterline l'anno. Questo prezzo è almeno il doppio di quello pagato durante la guerra mondiale per tutto quanto può occorrere ad un «tommy»; che non è poco, se si aggiunge alla spesa degli armamenti, del vitto, dell'addestramento e del casermaggio, quell'indispensabile *comfort* senza di cui i militi di Sua Maestà Britannica disdegnano l'onorato mestiere dell'armi e non si sentono a casa propria in una qualunque trincea. 600 sterline sono una sommetta rispettabile, anche a moneta svalutata nei confronti dell'oro: sarebbe, cioè, come se il Governo inglese elargisse, in tempi normali, uno stipendio per ciascun cittadino-soldato capace, tradotto in lire italiane, di mantenere comodamente una numerosa famiglia. Se poi la contabilità si applica all'arma azzurra, essa sale, logicamente... ai cieli. Gli aviatori sono i più cari militi: costano perfino, armi comprese, si capisce, più degli artiglieri. Dice sempre la calcolatrice britannica che le 500 sterline annue per ciascun aviatore diventano nientemeno che 2.500 se si comprendono nella somma le armi e gli apparecchi senza i quali un soldato del cielo non è un soldato né su quelle vie né sulle altre terrene.

L'esposizione prosegue: si può sapere, per esempio, quanto costa una incursione aerea e quanto una difesa ben nutrita; e perfino, chiude il documento statistico, una delle notissime «notte calma sul fronte occidentale» rappresenta un tale dispendio monetario da disgradarne l'amministratore più abituato ai forti colpi di cassa.

Il Keynes, esaminando i bilanci di John Bull, ha trovato che occorrono per questa guerra la bazzecola di oltre tre miliardi e duecento milioni di sterline all'anno, discor-

dando, quindi, dalle cifre ufficiali. Si tratta, in ogni caso, d'un tale aggravio da far considerare seriamente agli inglesi l'avventura in cui si sono cacciati, tanto più che, non volendo ricorrere all'inflazione non c'è che da aumentare le tasse e — ahimè — ridurre i consumi. Giungiamo, quindi, sul vivo; al momento nel quale si avverte, senza tanti preamboli, che i bei gesti si pagano, ed a suon di sonanti zecchini. Il programma di riarmo è un programma di spese; il programma di spese è un programma di tasse; il programma di tasse è un programma di restrizioni. Quadro non roseo, cui l'inglese, per sua natura, non è abituato. Perciò le cifre di sir Simon lo hanno lasciato interdetto e, per un giorno almeno, ha consumato quattro pasti nella vece dei cinque consuetudinari domandandosi fino a qual punto il governo voglia la sua pelle per far la guerra alla Germania.

Un mercato carissimo

Il listino dei prezzi che concerne la difesa e l'offesa marittima ci è pervenuto, viceversa, attraverso indiscrezioni del ministro francese della marina, Campinchi. L'autorevole parlamentare gallico non ha esitato a *épater* il suo pubblico rivelandogli il costo d'ogni granata del tipo che viene impiegato contro i sottomarini. Abbiamo così appreso dalla sua bocca — egli è un arguto radioconversatore — che una granata da 200 kg. costa non meno di 6000 franchi: trenta lire al chilo. Nessuno, però, s'è meravigliato eccessivamente, dato il caro-vita che imperversa anche in Francia, in modo particolare. Per raggiungere il suo scopo di ottenere un successo di commozone il ministro ci ha fatto successivamente sapere che una mina, con messa a fuoco automatica, costa 75.000 franchi appena e che un siluro — il celeberrimo siluro di cui tanto si discorre — raggiunge i 530.000 franchi; viene, cioè, considerato la vera arma di lusso della guerra. Occorre, quindi, andar cauti; non sprecare il colpo se non quando il bersaglio è vicino e approssimativamente sicuro altrimenti si rischia di dover affrontare delle spese addirittura enormi per poter rifornirsi del prezioso alimento per sottomarini e simili. Ma Campinchi era davvero in vena di sciocinare i segreti amministrativi della marina francese se si è divertito a calcolare il costo di un minuto di fuoco di un incrociatore tipo Foch: 60 colpi di cannone, a 1.220 franchi l'uno, cioè 72.000 franchi. E' l'incrociatore però — si è affrettato ad aggiungere e spiegare subito dopo — che deve considerarsi il più economico,

veramente adatto a tutte le borse. Il tipo «Montcalm», infatti, passa a 351.000 franchi per 34 colpi di cannone calcolati a 6.500 franchi l'uno. Il «Dunkerque» costa, poi, addirittura 1.200.000 franchi per 24 colpi di 50.000 franchi. Quanto al tipo «Richelieu», esso è un fuori classe, appartenendo all'aristocrazia del mare, quella che va dalle 35.000 tonnellate in su. Il ministro ha esitato un momento prima di tirar fuori la cifra e poi, con voce un po' perplessa, si è accostato ad un microfono ed ha scandito che 24 colpi di cannone abbisognano della spesa di 30.000 franchi cadauno, pari a 2.160.000 franchi per un minuto solo di fuoco.

Un minuto? Ma le battaglie ne durano parecchi di minuti, anche se non tutti vomitanti ferro dai grossi calibri. I calcoli combinati, però, può farli il pubblico, con esercitazioni serotine, specialmente consigliabili durante la permanenza in cantina per allarmi aerei. Al collaboratore di Reynaud è bastato spezzare una lancia a favore delle «sottoscrizioni» che richiedono al risparmiatore francese tutto l'oro di cui ha bisogno la patria in armi.

E siamo qui di fronte ad un altro fenomeno, non meno tipico di quello del sacro egoismo inglese: l'ancor più sacro conservatorismo francese. Occorre por mano al danaro messo — senza soverchie fatiche — da parte sui libretti, in titoli, in gioielli, sotto il mattone. Occorre dare, e dare ancora e dare sempre per questo «Dunkerque» che da solo è costato un miliardo di franchi; per questo «Richelieu» che, tutto essendo aumentato, assorbirà ben due miliardi di risparmio francese. Tutto questo è molto duro, in terra di Francia, per chi lo dice e chi lo ascolta, ma soprattutto per chi comprende di non poter più oltre godersi in santa pace i quattrinelli posti in serbo ma di doverli tirar fuori per i minuti di fuoco che rappresentano unità di milioni in linea.

L'altro belligerante

Di fronte ai popoli alleati — tra i quali si levano aspre strida per lo inopinato costo della guerra e la sua incidenza sul patrimonio e sui bilanci privati — sta l'altro belligerante il quale ha non minori necessità economiche per sopprimere alle sue Forze armate. Ma un elemento, comune ai regimi totalitari, milita in suo favore. Il cittadino riconosce nello «Stato la facoltà di disporre di tutto il suo danaro per fini collettivi che esso si propone. In altri termini, non si verifica la curiosa posizione per cui il contribuente deve essere sollecitato, pregato, stimolato al «sacrificio» d'una parte dei suoi averi per sostenere le spese d'una guerra in cui è ingaggiata tutta la Nazione. I cittadini conoscono le dure necessità dell'ora e vi fanno fronte con animo sereno senza l'ausilio di nessun propagandista in veste ufficiale che debba rifar loro per convincerli, il conto della spesa col pizzico di curiosità e l'alone di paura.

RENATO CANIGLIA

LAVANDA ARYS

LA MIGLIORE - FRESCA - DELIZIOSA
E' LA LAVANDA DI MODA

PRESSO LE MIGLIORI PROFUMERIE
SOC. AN. ARCHIFAR - VIA TRIVULZIO, 18 - MILANO

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

Domenica 21 Attività politica e diplomatica: In Italia si celebra solennemente il Natale di Roma. Dal balcone di Palazzo Venezia, il Duce rivolge al popolo adunato le seguenti parole:

«La celebrazione odierna trae dagli eventi un suo particolare e solenne significato. Esso si riassume in questa parola d'ordine: «lavoro e armi».

Sono sicuro che questa, dalle Alpi ai mari d'Africa, è la parola d'ordine di tutto il popolo italiano».

Attività militare: In Norvegia: unità da guerra britanniche bombardano il porto di Narvik. Continuano gli sbarchi di truppe tedesche a Oslo; un cacciatorepediniere polacco è affondato per siluramento.

Il comunicato germanico informa che il giorno 20 forze aeree tedesche hanno colpito presso Namsos 2 incrociatori e due navi trasporto britanniche. Il comunicato inglese annuncia nuovi bombardamenti aerei delle basi di Christiansund e Stavanger, occupate dai tedeschi.

Da Stoccolma si annuncia che reparti anglo-francesi, sbarcati nei fiordi di Nordmore, Summør, Romsdal, Nord e Sogne, hanno operato il congiungimento con le truppe norvegesi, raggiungendo la regione di Hamar e di Elverum.

Sul fronte franco-tedesco attacchi di reparti avanzati francesi nella regione di Sarrebruck: notevole attività aerea. Un apparecchio tedesco e cinque alleati abbattuti.

Lunedì 22 Attività militare: Si ha da Londra che sono stati nominati i seguenti sottocapi di Stato Maggiore: per la Marina, il Vice-ammiraglio Philips; per l'Esercito, il generale Dill; per l'Aviazione, il Maresciallo Peirse.

In Norvegia: l'aviazione germanica bombarda la città di Namsos, ostacolando lo sbarco dei reparti anglo-francesi. Truppe tedesche occupano Gjøvik.

Aerei britannici bombardano le basi aeree, tenute dai tedeschi, di Aalborg in Danimarca e di Stavanger.

Sul fronte franco-tedesco attacchi di pattuglie francesi. **Attività aerea:** Tre caccia francesi abbattono nel cielo belga un bombardiere tedesco. Protesta del Governo belga.

Sul mare sono affondate: le navi olandesi *Bernste*, di 951 tonn.; *Sch 15 Bep*; *Libelle*, di 167 tonn.; la nave mercantile norvegese *Bzavore*, di 1458 tonn.; il piroscafo tedesco *Jurgen Fritzen*, di 4465 tonn.; il peschereccio svedese *GG. 144*.

Martedì 23 Attività politica e diplomatica: A Parigi si riunisce l'Ottavo Consiglio Supremo di Guerra. Il seguente comunicato è diramato alla stampa:

«L'Ottavo Consiglio supremo di guerra si è riunito a Parigi fra il 22 e il 23 aprile. Vi hanno preso parte: per la Francia Paul Reynaud, Daladier, Campinchi, Laurent-Eynac, Beaudoin Leger, il generale Gamelin, l'ammiraglio Darlan, il generale Vuillemin, Cobin, il generale Koeltz; per la Gran Bretagna: Neville Chamberlain, Lord Halifax, Winston Churchill, sir Samuel Hoare, sir Ronald Campbell, sir Alexander Cadogan, sir Dudley Pound, sir Cirillo Newble, il generale Ironside. Per la Polonia il generale Sikorski e Zaleski; per la Norvegia: Blachle ministro di Norvegia a Parigi.

Questa riunione ha permesso un ampio scambio di vedute su tutti i problemi politici e militari che possono richiedere in questo momento la vigilanza dei Governi alleati intesa ad assicurare ad ogni fine utile l'esecuzione eventuale dei loro impegni e la difesa comune dei loro interessi contro ogni iniziativa avversaria. Dopo aver preso in considerazione tutte le questioni relative alla condotta generale della guerra sono state prese delle nuove decisioni atte a garantire in tutte le circostanze l'efficienza della cooperazione interalleata. Il Presidente del Consiglio polacco ha recato al Consiglio supremo l'assicurazione della decisione con la quale il governo, l'esercito e il popolo polacco proseguiranno la lotta con tutte le loro risorse attuali in piena riorganizzazione e in pieno sviluppo. Il Consiglio supremo ha sottolineato lo spirito nel quale proseguono questi sforzi e si è felicitato del contributo effettivo della Polonia alla causa comune. Il Presidente del Consiglio francese, il Primo Ministro britannico e il Presidente del Consiglio polacco hanno pregato il Ministro di Norvegia di esprimere al suo

Governo i loro sentimenti di ammirazione per l'eroica resistenza opposta all'invasore dal popolo norvegese sotto l'alta direzione del suo sovrano il Re Haakon VII. Il rappresentante della Norvegia ha espresso i ringraziamenti del suo Governo per la rapidità e l'efficacia dell'assistenza recata al suo paese dai Governi alleati».

Continuano a Belgrado le trattative per un accordo commerciale tra la Russia e la Jugoslavia. L'ex presidente del consiglio Stojadinovic e l'ex capo della polizia di Belgrado, Achimovic, sono arrestati e internati per ragioni politiche.

In Svizzera proseguono gli arresti di persone sospette di spionaggio.

Si ha da Washington che Roosevelt e il Primo Ministro canadese Mackenzie King si sono incontrati. Non si dà a questo incontro alcun significato politico.

Alla Camera dei Comuni, il Cancelliere dello Scacchiere, sir John Simon, riferisce sul bilancio di guerra, che dal settembre a oggi ammonta a 905 milioni di sterline.

Attività militare: In Norvegia: il Ministro della guerra britannico comunica che le truppe inglesi procedono in cooperazione con le forze norvegesi, resistendo alla pressione tedesca.

Le truppe tedesche sbarrano le strade che da Namsos conducono verso il sud. Secondo il comunicato germanico un cacciatorepediniere e una nave da trasporto britannici sono affondati. Da Londra si afferma che nessun trasporto britannico è stato affondato.

Sono affondati, nella scorsa settimana, i piroscafi inglesi *Swaimby*, di 4.935 tonn., *Mersey*, di 1037 tonn., *Hauunby*, di 5.360 tonn. e la nave tedesca *Rhein*, di 254 tonn. Sarebbero affondati, nello stesso periodo altri 7 piroscafi tedeschi, dei quali non si danno i nomi.

Si informa da Londra che le navi da battaglia britanniche di 35.000 tonn. *King Georges V*, *Prince of Wales*, *Duke of York*, *Jellicoe* e *Beatty* compiono attualmente le prove di collaudo.

Mercoledì 24 Attività politica e diplomatica: Si annuncia da Berlino che il Gauleiter di Essen-Ruhr è presidente superiore della provincia del Reno, Joseph Terkoven, è stato nominato Commissario del Reich per i territori occupati in Norvegia.

A Bucarest sono firmati accordi commerciali fra la Romania e la Germania.

Attività militare: In Norvegia: le forze navali e terrestri britanniche a Narvik ricevono rinforzi. A Nord di Trondhjem, reparti tedeschi occupano, dopo breve combattimento Stenkjær. L'aviazione germanica danneggia linee ferroviarie e stazioni occupate dagli alleati.

Si ha Berlino che le perdite inflitte dal 10 aprile alla Marina britannica sono le seguenti: affondati o incendiati: 5 incrociatori, 7 cacciatorepediniere, 14 sommergibili, 3 navi trasporto; colpiti e danneggiati: 7 navi da battaglia, 8 incrociatori, 4 cacciatorepediniere, una portaerei, 8 navi da trasporto.

L'aerodromo di Westerland, nell'Isola di Sylt, è bombardato dall'aviazione inglese. Anche le basi aeree utilizzate dai tedeschi a Aalborg, Christiansund, Oslo e Stavanger sono bombardate da aerei britannici.

La nave mercantile britannica *Lolworth*, di 1969 tonn., affonda sulla costa sud-orientale dell'Inghilterra.

Giovedì 25 Attività politica e diplomatica: A Bruxelles il Gabinetto Pierlot rassegna le dimissioni per motivi di politica interna.

A Parigi il Capo del Governo, Reynaud, riferisce sulla situazione alla Commissione degli Esteri della Camera, esaminando le relazioni della Francia con i principali paesi europei, compresa l'Italia.

Attività militare: In Norvegia: la città di Røros è occupata dai tedeschi: a Narvik continuano i combattimenti fra tedeschi e alleati. A nord di Trondhjem le truppe germaniche allargano la loro occupazione fino alla linea ferroviaria. Da Oslo continua l'avanzata di reparti tedeschi verso il nord. Colonne di truppe e trasporti ferroviari alleati si ritirano da Lillehamer, sotto la pressione germanica.

Nello Skagerrak un gruppo di cacciatorepediniere

francesi attacca e affonda due navi-pattuglie tedesche. Sul fronte franco-tedesco attività di pattuglie nella regione dei Vosgi.

Venerdì 26 Attività politica e diplomatica: Da Berlino si annuncia per domani una straordinaria riunione alla Wilhelmstrasse, durante la quale il Ministro degli Esteri del Reich, von Ribbentrop, farà importanti comunicazioni al Corpo Diplomatico e alla Stampa estera.

A Lubiana la distribuzione di manifestini antitaliani provoca una energica protesta delle autorità consolari.

A Berna sono firmate convenzioni commerciali con la Francia e l'Inghilterra. Una delegazione economica svizzera parte per Roma, per trattare analoghi accordi con l'Italia.

Il Re Leopoldo del Belgio respinge le dimissioni del Gabinetto Pierlot.

Attività Militare: In Norvegia: bombardamento del porto di Narvik da parte di forze navali britanniche. Continuano i combattimenti fra anglo-franco-norvegesi e tedeschi nella regione di Lillehamer e presso Stenkjær. Ripresa dell'attività aerea da parte britannica e germanica. Cinque apparecchi britannici e sei tedeschi perduti.

Sul fronte franco-tedesco attività di artiglieria. Un colpo di mano tedesco dà luogo ad un accanito combattimento.

Sabato 27 Attività politica e diplomatica: A Berlino, il Ministro degli Esteri del Reich fa le annunciate dichiarazioni sugli avvenimenti precedenti l'occupazione tedesca della Danimarca e di parte della Norvegia, dichiarando che dai documenti in suo possesso risulta quanto segue:

1) L'Inghilterra e la Francia avevano da lungo tempo preparato ed organizzato l'occupazione della Norvegia; 2) Il Governo norvegese era a piena conoscenza del piano preparato dagli alleati; 3) A differenza della Svezia, rimasta estranea alle mene tra Oslo e gli alleati, il Governo di Norvegia si era già dichiarato d'accordo con le Potenze occidentali; 4) La Germania, se avesse ritardato solo poche ore, non sarebbe riuscita a prevenire l'azione dell'Inghilterra; 5) Infine, tutte le dichiarazioni dell'Inghilterra e della Francia non sono altro che menzogne.


A Londra si riunisce il Consiglio Supremo di guerra, il quale, considera le varie situazioni che potrebbero verificarsi nel prossimo futuro e prende nota delle misure progettate per fronteggiare tali situazioni.

A Washington si raggiunge un accordo fra gli Alleati e gli Stati Uniti, per quanto concerne il controllo della posta e delle merci trasportate per aria e per mare.

Attività militare: In Norvegia: i tedeschi occupano il passo di Koikne, nella regione di Trondhjem e le località di Mrdal, nella regione di Bergen. Due incrociatori e due navi trasporto britanniche sono colpiti da bombe aeree.

Direttore Responsabile: Renato Caniglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C. Città Universitaria - Roma



RATE CAMBI
PRIMAVERA
VICINA

Guida fotografica gratis

Foto Brennero
Roma
OMM. A. VASARI & FIGLI
PIAZZA ESEDRA 61



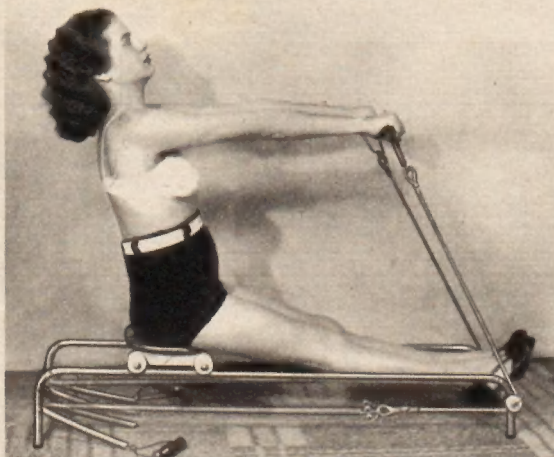
Salute e bellezza col

VOGATORE GLADIATOR

CON TIRANTI D'ACCIAIO REGOLABILI
PER TUTTE LE FORZE

L'apparecchio ideale per tutta la famiglia - Offre piacevoli e facili esercizi fisici. **VOGA**, col vantaggio di portare le braccia in qualunque direzione. Ginnastica funzionale delle dita e dei polsi.

GINNASTICA CORRETTIVA
TERAPEUTICA



TIPO "A" in tubi d'acciaio cromato - completamente smontabile **LIRE 230**

ALTRI TIPI A MINORE E MAGGIOR PREZZO

OPUSCOLO GRATIS - PRODOTTI SPORTIVI FN/B

VIALE MONTE GRAPPA 6/A - MILANO - TELEFONO 66.865

Film

SETTIMANALE DI CINEMATOGRAFO TEATRO E RADIO DIRETTO DA MINO DOLETTI

"è assolutamente il miglior giornale cinematografico che io conosca" Alessandro Korda

★ Esce il sabato in 12-16 e più pagine. ★ E' il più diffuso, il più ricco e informato giornale di spettacolo. ★ Pubblica romanzi e novelle dei massimi scrittori italiani e stranieri. ★ Ha la più vasta rete di corrispondenti specializzati in tutto il mondo. ★ Ha pubblicato le memorie e i ricordi artistici più interessanti: da Francesca Bertini ad Alberto Collo, a Charlot, a Rodolfo Valentino, a Isa Miranda a Umberto Melnati. ★ E' il giornale più riccamente illustrato. ★ Ha la collaborazione più vasta e più ricca di qualsiasi altro giornale italiano perchè, nell'intento di avvicinare sempre più la letteratura al cinematografo, pubblica scritti dei nostri massimi letterati. ★

Bandisce concorsi per attori e per soggetti.

ESCE IL SABATO E COSTA UNA LIRA

è, nel campo del giornalismo cinematografico e teatrale, qualche cosa di veramente nuovo

HA PUBBLICATO SCRITTI DI:

Vittorio Mussolini
Antonio Baldini
Felice Carena
Guelfo Civinini
Lucio D'Ambra
Ugo Ojetti
Marcello Piacentini
Romano Romanelli
Giuseppe Adami
Goffredo Alessandrini
Jane Allen
Ettore Allodoli
Corrado Alvaro
Edoardo Anton
Luigi Antonelli
Maurice Bessy
Ugo Betti
Alessandro Blasetti
Alessandro Bonsanti
Massimo Bontempelli
Henry Bordeaux
Aldo Borelli
C. Ludovico Bragaglia
Irene Brin
Diego Calvagno
Raffaele Calzini
Mario Camerini
G. Campanile-Mancini
Alan Campbell
Guido Cantini
Raffaele Carriari
Alfredo Casella
Alberto Cavalcanti
Luigi Chiarini
Alberto Colantuoni

Alberto Consiglio
Attilio Crepas
Bruno Corra
Gabiellino d'Annunzio
Vito De Bellis
Alessandro De Stefani
Rosso di San Secondo
Marise Ferro
Luciano Folgore
Antonino Foschini
Arnaldo Frateili
Luigi Freddi
Attilio Frescura
Marcello Gallian
Carmine Gallone
Valentino Gavi
Augusto Genina
Cipriano Giachetti
Guglielmo Giannini
Salvatore Gotta
Mario Gromo
Ben Hecht
Ferenc Kormendi
Mario Labroca
Stefano Landi
Carlo Linati
Cesare Vico Lodovici
Maffio Maffii
Francesco Malgeri
Camillo Mastrocinque
Vittorio Metz
Dimitri Mitropoulos
Bernardino Molinari
Indro Montanelli
Marino Moretti

Giovanni Mosca
Luigi Motta
Renata Mughini
Ada Negri
G. Gaspare Napolitano
Corrado Pavolini
Mario Pettinati
Mario Puccini
Lucio Ridenti
Enrico Rocca
Gino Rocca
Enrico Roma
Alberto Rossi
Carlo Salsa
Osvaldo Scaccia
G. V. Sampieri
Bino Samminiatelli
Francesco Saponi
Fabrizio Sarazani
Margherita Sarfatti
William Saroyan
Enrico Serretta
Lamberti Sorrentino
Alberto Spini
Guido Stacchini
Renato Tassinari
Bonaventura Tecchi
Fabio Tombari
Diego Valeri
Gino Valeri
Alessandro Varaldo
Franco Vellani-Dionisi
Carlo Veneziani
Orio Vergani
Geza Von Bolvary
Cesare Zavattini
Giuseppe Zucca

TUMMINELLI & C. EDITORI

CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

**CASA DI PRIMO
ORDINE CON
TUTTE LE COMODITÀ
MODERNE**

HOTEL

SAVOIA

ROMA

TELEFONO: 45-699
(5 LINEE)

E. CORBELLÀ propr.
TELEGRAMMI:
SAVOIAHOTEL - ROMA



CELIA

TRIENNALE D'OLTREMARE

NAPOLI 9 MAGGIO 15 OTTOBRE 1940-XVIII